MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

RELATÓRIO

DOS SERVIÇOS EXECUTADOS EM 1941

APRESENTADO AO EXMO. SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, GENERAL JOÃO DE MENDONÇA LIMA, PELO DIRETOR, ENGENHEIRO CIVIL, DR. FREDERICO CESAR BURLAMAQUI

IMPRENSA NACIONAL
RIO DE JANEIRO — 1943

ÍNDICE

SÚMULA DAS REALIZAÇÕES DESTE DEPARTAMENTO DURANTE O EXERCÍCIO DE 1941

Como no ano anterior, prosseguiram com proveito as várias atividades deste Departamento, não só no que diz respeito à fiscalização da exploração comercial de vários portos organizados, em número de 16, entregues a particulares, Estados e autarquias, como tambem na de obras por esses levadas a efeito e por outros ainda em construção. Do mesmo modo foram proveitosas as realizações deste Departamento na parte referente à execução de estudos e obras pelas verbas próprias orçamentárias e créditos especiais concedidos, por administração direta, contratos ou tarefas do extremo Norte ao extremo Sul do País.

Em rápido resumo, essas atividades e realizações podem ser citadas como se segue, figurando em detalhe nos capítulos a seguir referentes a cada um dos Estados.

No Rio Gronde do Sul — Nos portos do Rio Grande do Sul, Porto Alegre e Pelotas, foi fiscalizada a sua exploração comercial, e, bem assim, as várias obras levadas a efeito pelo Estado concessionário referentes a obras novas e de conservação.

Diretamente pelo Governo Federal, pelas verbas orçamentárias, prosseguiram as obras do porto de Santa Vitória do Palmar, estudos e dragagem em vários canais, arroios e rios, interrompidos durante a grande enchente e progressivamente reiniciadas.

Em Sonta Cotorina — Prosseguiram, com intensidade e sucesso, os melhoramentos das barras dos portos de Itajaí e Laguna, concorrendo o primeiro para o desenvolvimento do rico vale do rio Itajaí-Assú e seus afluentes e o segundo para a exportação do carvão extraido da grande bacia carbonífera do Estado. o que prova o aumento dessa exportação, que, de 9.000 toneladas, anuais, antes da execução do projeto em andamento. subiu a 40.000 toneladas em 1940 e a mais de 140.000 toneladas em 1941. Em Laguna, alem das obras de sua barra. foram intensificadas as do porto carvoeiro. iniciadas no ano anterior, constantes de cais de acostagem, aparelhamento elétrico para carga e descarga, usina eletrógena para fornecer energia própria, ao porto, linhas férreas, armazem, e abertura e calçamento de vias de acesso ao porto, obras essas que estarão terminadas no correr do ano de 1942.

Alem desses, outros serviços foram executados diretamente pelo Departamento de estudos e obras nos rios Cachoeira, cais em Joinville, rios Itajaí-Assú, Itajaí do Oeste, Tubarão (canal do rio Seco), Congonhas, Matias, Lageado, Cubículo e outros.

Como serviço de grande alcance para o transporte barato do carvão por via dágua até o porto de embarque em Laguna, prosseguiram os estudos do canal de Laguna a Araranguá, de Jaguaruna para Araranguá, ao mesmo tempo que se procedia a desobstrução dos rios e dos estirões do antigo canal dragado do primeiro trecho, Laguna-Jaguaruna, permitindo já que pequenas embarcações façam o percurso desse trecho de cerca de 35 quilômetros em menos de 1 dia, quando dantes necessitavam de quatro a seis dias.

O projeto completo desse canal será apresentado no segundo semestre de 1942, para ser iniciada a sua abertura definitiva.

Os trabalhos preliminares já realizados no trecho Laguna-Jaguaruna, alem da melhora que trouxe no transporte por pequenas embarcações, produziu, pelo rebaixamento do plano dágua, o desenvolvimento e enxugamento de grandes áreas de grande fertilidade que, até então abandonadas, já estão sendo aproveitadas para a agricultura e pastagens.

Estado do Paraná — Foi exercida a fiscalização sobre a exploração comercial do porto de Paranaguá, a cargo do Estado concessionário e bem assim, sobre as obras que por ele estão sendo levadas a efeito da construção de um cais para desembarque de inflamaveis no lugar denominado Rocio e da reconstrução de quatro armazens externos destruidos por incêndio no mês de janeiro.

Pela Comissão do rio Iguassú, prosseguiram os estudos e obras fixas para a regularização desse rio por meio de retirada de grandes troncos de árvores do seu leito, desmatação de margens, derrocamento de lajes, e construção de espigões e revestimento de margens, com uma melhoria muito acentuada para a navegação.

Pela mesma comissão foi feito estudo e projeto do canal do Varadouro, ligando São Paulo à bacia do Paranaguá, canal esse que vem de ser dado em concessão ao Estado do Paraná e que uma vez construido trará grandes vantagens, em matéria de transporte fluvial, a esses dois Estados.

No Estado de São Paulo — Grandes obras com a inversão de grandes capitais foram levadas a efeito pela Companhia Docas de Santos, sob a fiscalização do Departamento, não só nessa parte, como tambem na sua exploração comercial.

Essas obras, por projetos submetidos ao exame do Departamento e aprovação do Governo, constam da construção de cais para maiores profundidades, alargamento da faixa interna em uma determinada extensão, conquista de novas áreas com cais e grandes aterros, aumento da capacidade de armazenamento para mercadorias em geral e para

combustiveis líquidos e finalmente, do seu aparelhamento para transporte, carga e descarga.

O porto de São Sebastião tem as suas obras em vias de conclusão, pelo Estado concessionário, faltando apenas o seu aparelhamento, e em Ubatuba construiu ainda o Estado concessionário uma ponte de atracação, início de um futuro porto a ser construido com maior amplitude.

No Estado do Rio de Janeiro — Prosseguiu a exploração comercial do porto de Angra dos Reis, sob a fiscalização do Departamento. Em Cabo Frio, continuaram as obras de melhoria desse porto e foram iniciadas as de sua ligação com a lagoa de Araruama, dotando-se esse serviço de uma pequena draga fluvial moderna de sucção, movida a motor Diesel. Em S. João da Barra, uma comissão especial prosseguiu nos estudos iniciados no ano passado, para projetar e orçar a construção de um porto. Esses estudos, que abrangem uma grande extensão da costa e o rio Paraiba e seus afluentes até Campos, estarão terminados com a apresentação de um projeto de porto no começo do segundo semestre de 1942. Alem da construção de um porto, abrangem esses estudos a melhoria do rio Paraiba, no trecho citado, para o transporte por essa via do e para o porto das mercadorias importadas e exportadas.

No Distrito Federal — Continuou a exploração comercial do porto, por uma administração autônoma fiscalizada pelo Departamento e especialmente por uma delegação de controle composta de um engenheiro do mesmo Departamento e de representantes da Contadoria Geral da República e do Tribunal de Contas, delegação essa criada pelo decreto-lei n. 3.198, de 14 de abril de 1941, que deu nova organização a essa Administração e em substituição ao antigo Conselho de Administração instituido pelo decreto-lei n. 684, de 13 de setembro de 1938, e que assim ficou extinto e tambem suprimida a tomada de contas anual. O orçamento industrial previamente aprovado para essa entidade foi cumprido com várias modificações na despesa devido ao momento que ora atravessamos e uma arrecadação maior que a previsão feita para a receita, tendo sido apurado um saldo real apreciavel de 6.120:367$4. Várias obras, custeadas com os recursos próprios resultantes da exploração comercial, foram iniciadas e algumas mesmo concluidas.

Dentre elas ressaltam pelo seu valor a da construção de um frigorífico de grandes proporções para frutas no local do armazem n. 9, com a demolição para isso desse armazem e orçamento aprovado por V. Excia., num total superior a 34 mil contos, com as suas fundações terminadas, a de uma estação de passageiros de cabotagem com grandes proporções, já terminada, a da demolição do armazem 18 e sua reconstrução com a ossatura metálica retirada do armazem 9, a de uma rede de alta tensão ao longo do cais da Gamboa, a de uma

sub-estação transformadora no armazem 10, e a de várias cantinas, escritórios e banheiros ao longo do cais.

Pela dependência deste Departamento a Fiscalização do porto do Rio e assim diretamente pelo Governo, foi terminada a sua grande oficina mecânica do Cajú, realizados vários consertos de embarcações nos seus pequenos estaleiros, e diversos estudos, dentre os quais se destaca o da implantação de novos estaleiros na ilha da Conceição.

No Estado do Espírito Santo — Prosseguiu sem anormalidade, sob a fiscalização do Departamento, a exploração comercial do porto de Vitória pelo Estado concessionário, com a renovação do seu primitivo contrato do decreto n. 16.739, de 31 de dezembro de 1924, pelo decreto-lei n. 3.039, de 10 de fevereiro de 1941, com o mesmo prazo de 60 anos a contar de 26 de junho de 1925. Pelo Estado concessionário foi dado satisfatório desenvolvimento aos trabalhos de construção da 2.ª secção do porto, já com 300 metros de cais, e mais obras complementares, prontas a serem inauguradas.

Prosseguiram as obras da grande instalação para embarque de minério com o viaduto de acesso e silos praticamente prontos aguardando o aparelhamento já encomendado e iniciado o cais para esse serviço especial. No canal de acesso e bacia de evolução para a sua limpeza e preparo foram executados derrocamentos e dragagens em areia e vaza.

No Estado da Baía — Prosseguiu a exploração comercial, sob a fiscalização do Departamento, pelo concessionário, a Companhia Cessionária Docas da Baía, sem anormalidade e sem nenhuma obra nova realizada.

Diretamente pelo Governo Federal, por verbas orçamentárias, foram intensificadas as obras do porto fluvial de São Roque, e realizadas pequenas obras em Itaparica e Mar-Grande. No rio São Francisco, continuaram as obras nas corredeiras de Sobradinho e Curralinho, e em várias cidades ribeirinhas, cais de acostagem e proteção e realizados estudos topohidrográficos em mais de 200 quilômetros.

Em Porto Seguro continuaram as obras de proteção da cidade e, em Canavieiras, foi ampliada a ponte de atracação, construida no ano anterior. No porto de Ilhéus, com a exploração comercial a cargo da Companhia Industrial de Ilhéus, foram feitos estudos para o projeto de um porto e canal de acesso com profundidade garantida por obra fixa, estando o projeto em ultimação.

No Estado de Sergipe — Prosseguiu a construção do melhoramento do porto de Aracajú, com os serviços, entretanto, já paralizados por falta de recursos por parte do Estado, que declarou, pedindo a recisão, não ter possibilidades financeiras para prosseguir nas obras, esgotado como se encontra o auxílio concedido pela União, já superior a 3.500 contos de réis, pedido esse que se encontra em estudo e, bem assim, a providência para continuação das obras pelo Governo Federal.

Diretamente pelo Governo, por verba orçamentária, prosseguiram as obras do canal de Santa Maria, com pequena intensidade, tendo sido iniciadas as obras de limpeza e desobstrução do rio Japaratuba e as do canal Pomanga que liga esse rio ao Sergipe, para a melhoria da navegação de pequenas embarcações.

No Estodo de Alogoos — Foram concluidas as obras de melhoramentos do pôrto de Maceió, em Jaraguá, pelo Estado concessionário, com auxílio pecuniário total dado pelo Governo Federal, em importância já superior a 19.000 contos de réis, faltando para o seu funcionamento eficiente o aparelhamento definitivo para carga, descarga e transporte terrestre. A sua exploração comercial já foi iniciada pelo Estado sob a fiscalização do Departamento.

Estodo de Pernombuco — Continuou a exploração comercial do porto de Recife pelo Estado concessionário na forma do contrato vigente tendo sido por ele executadas várias obras novas no parque carvoeiro e, bem assim, as necessárias de conservação sob a fiscalização do Departamento. Diretamente pelo Departamento e com o custeio por verba orçamentária, prosseguiram as obras de revestimento e dragagem para restauração completa do canal de Goiânia e de estudos na sua confluência com o Capiberibe Mirim e Tracunhaem. Obras de reconstrução foram tambem realizadas na lancha *Breguedê* e no areeiro *Espodon*.

No Estodo do Paraiba — Continuou a exploração comercial do porto de Cabedelo pelo Estado concessionário, na forma do seu contrato, recentemente renovado e sob a fiscalização do Departamento. Diretamente pelo Departamento foram feitos os estudos e orçadas as obras de dragagem para a melhoria da barra e canal de acesso ao porto, obras essas ora a cargo do Governo Federal, por disposição contratual, já tendo sido, pelo Ministério, dadas as necessárias providências para a abertura do crédito necessário.

No Estodo do Rio Grande do Norte — Por administração direta do Departamento, prosseguiu a exploração comercial do porto de Natal, com as despesas atendidas por precárias verbas orçamentárias e recolhimento ao Tesouro, de toda a renda proveniente da cobrança das taxas portuárias. Ainda por verbas orçamentárias por tarefas, contrato e administração direta foram concluidas as obras de 200 metros de cais para 8 metros, já em funcionamento provisório em serviços auxiliares para a Base Naval, faltando, para a sua incorporação e exploração comercial, a execução de obras complementares; foi iniciada e prossegue a reconstrução dos 200 metros de cais em exploração com o mesmo processo de fundações, adotado no novo cais. Por tarefa prosseguiram, com verba orçamentária, a fixação de dunas na barra do rio Maxaranguape e na raia de Areia Preta. Por administração direta prosseguiram as obras de melhoria de acesso das embarcações,

no porto de Macau, por barragens e dragagens em canais secundários; continuaram a ser executadas as obras do rio Cunhaú; estudos e obras foram realizados no vale do rio Catú, nas barras dos rios Tibaú e Camurupim, e abertura, desobstrução e regularização de canais nesse último rio, com a sua limpeza geral, desde a sua foz até a lagoa do Paparí e finalmente reabertura completa de um trecho do rio Santo Alberto, desde a sua foz nessa lagoa, com aterros, para passagem de pedestres e veículos e construção de uma ponte de madeira. Executou ainda o Departamento, nesse Estado, a reparação e construção de várias unidades de seu material flutuante e em pranchas para transporte de pedra para os seus vários serviços.

No Estado do Ceará — Prossegue com intensidade e sucesso a construção do seu porto principal na enseada de Mocuripe, pelo Estado concessionário com o auxílio pecuniário total concedido pelo Governo Federal, já elevado a mais de 30.000 contos de réis e sob a fiscalização do Departamento, já se encontrando construidos mais de 650 metros de grande molhe de abrigo, fundidos todos os tubulões para a fundação do cais e iniciada a sua cravação. Por verba orçamentária continuaram os serviços de fixação de dunas por plantações apropriadas nos portos de Camocim, Aracatí e Barra do rio Ceará e pelo Estado concessionário, por conta da verba do porto, as que se estendem da ponta do Mocuripe à barra do rio Cocó.

No Estado do Maranhão — Prosseguiram os serviços de limpeza do rio Mearím, com grande proveito para a navegação e bem assim o de fixação de dunas. Teve início a limpeza e desobstrução do canal Aurá, no rio do mesmo nome, afim de melhorar a navegação para o município de São Bento.

No Estado do Piauí — Procederam-se a estudos para o melhoramento do rio Parnaiba e várias obras no acesso ao *hinterland* do Estado por Tutóia. Ultima a comissão especial, que alí se encontra, os seus estudos para o melhoramento do porto de Amarração, com a elaboração de um ante-projeto, prosseguindo, tambem, nesse porto, o serviço de fixação de dunas.

No Estado do Pará — Continuaram em exploração o porto do Pará e a navegação do Amazonas antes a cargo das Companhias Port of Pará e Amazon River, pela organização autárquica a S.N.A.P.P., sem a fiscalização deste Departamento, quer dessa exploração como tambem na execução de obras porque a isso se opõe o seu diretor geral, apesar das disposições nesse sentido, das leis vigentes e das determinações de V. Excia. Diretamente pelo Departamento e por uma comissão especial continuaram a ser executados os serviços de limpeza e desobstrução dos rios Ararí e Tartaruga, situados na ilha de Marajó, com grande proveito para os grandes campos de criação de gado dessa ilha. Dos pequenos portos do Estado foi estudado o de Cametá para ser melhorado, dentro do exercício de 1942.

No Estado do Amazonas — Continuou, regularmente, o serviço de exploração comercial desse porto pela Companhia Manáus Harbour, sob a fiscalização do Departamento.

Na parte referente à navegação mercante nacional, continuou o Departamento a exercer a sua fiscalização sobre as companhias que por contratos gozavam de auxílios diretos ou indiretos do Governo até 14 de outubro, data em que, definitivamente, foram considerados inexistentes todos esses contratos, em virtude das disposições constantes dos decretos-leis ns. 3.100 e 3.119, de 7 e 17 de março e 3.184, de 9 de abril, que criaram e regem a Comissão da Marinha Mercante, com o seu regulamento aprovado pelo decreto n. 7.838, de 11 de setembro de 1941.

Limitou-se, assim, o Departamento, desde a criação desse orgão provisório mas de ampla autonomia, a com ele colaborar sempre que isso determina V. Excia., prestando o seu concurso em serviços de tanta relevância, dados os seus conhecimentos e por possuir nos seus arquivos toda a tradição da navegação nacional.

Vários assuntos de caráter geral são tratados a seguir e indicado o emprego das verbas orçamentárias, o movimento de expediente na Administração Central, e, em capítulos especiais para cada Estado, o detalhe da exploração comercial dos vários portos, dos estudos e obras realizados, da sua navegação, terminando por uma estatística completa dos portos e da navegação, durante o exercício de 1941, e de estudos comparativos com outros períodos anteriores, precedida em quadros e diagramas essa estatística dos característicos gerais desses portos e do seu aparelhamento.

PROGRAMA DE MELHORAMENTOS A REALIZAR NOS PORTOS, RIOS E CANAIS, NOS FUTUROS EXERCÍCIOS

Portos.

No relatório que tive ensejo de apresentar à V. Excia., em maio de 1938, correspondente ao exercício de 1937, submetí à consideração de V. Excia. um esboço de programa geral e respectivo orçamento aproximado, para melhoramento futuro dos nossos portos e regularidade da nossa navegação, programa esse com a subordinação a oito princípios alí expostos e a classificação desses portos pelas profundidades que deviam ter, referidas as da baixa-mar de águas vivas equinociais ou ao nivel da máxima vasante, consoante se trate de portos marítimos ou fluviais.

O programa alí delineado, tinha assim por fim assegurar no presente e no futuro, as facilidades de transporte nos diversos portos do país, atendendo plenamente às necessidades do comércio e de expansão das regiões tributárias.

Na vastidão do nosso litoral com cerca de 9.000 quilômetros e na nossa rede fluvial navegavel de 38.000 quilômetros de extensão, onde existe uma grande quantidade de portos, muitos já melhorados e outros aguardando melhoria, não é possivel atender em massa a todos esses melhoramentos já expostos, no citado programa, tendo sido, nesse sentido, as realizações levadas a efeito, subordinadas às nossas possibilidades financeiras, com a preferência, nos últimos tempos, sobre as que mais de perto interessam a defesa nacional.

Sem me referir ao que já foi realizado e que consta dos vários relatórios anuais, passarei adiante a enumerar o que resta fazer para o melhoramento dos nossos portos marítimos, fluviais e lacustres, com a indicação dos mais urgentes e estimativa orçamentária para cada um deles.

Relativamente aos portos fluviais convem, desde logo, assinalar que a baixa densidade demográfica e a falta de comunicações pelo interior, são fatores principais da situação que existe de encontrarmos na nossa extensa e complexa rede fluvial, um sem número de portos criados em cada cidade, povoação, vila, arraial ou mesmo por uma única família localizada nas margens dos nossos rios, lagos, lagoas ou canais, onde escalam as embarcações de acordo com os interesses de cada um.

Eles ascendem a mais de 500 frequentados por embarcações de vários portes, sendo que as do rio Amazonas até manaus, as do rio Paraná, até Porto Mendes e as do rio Paraguai, até Corumbá, são tambem, utilizadas pela navegação internacional.

Alguns desses portos são dotados de instalações improvizadas, como trapiches de madeira, muito precários sem margem à atracação, quando as águas baixam e outros, na sua maioria, nada possuem, muitos deles denominados "portos de lenha", porque os navios fundeam ou atracam para se abastecerem.

Diante dessa situação, em face de tão grande número de portos fluviais, a maioria sem a menor importância econômica ou estratégica, não se deve cometer o erro de cogitar do melhoramento de todos eles, pela vultosa despesa improdutiva que isso acarretaria.

Nessas condições o programa a seguir deve se basear nos seguintes princípios:

1.º Melhorar e aparelhar de preferência os portos fluviais, situados em zonas de fronteiras internacionais, sem cogitar-se da sua importância comercial.

Estão nesse caso, portos dos rios da Amazônia e afluentes, Oiapoque, Paraná, Paraguai, Uruguai e Jaguarão.

2.º Melhorar e aparelhar os portos fluviais de escala, cuja importância comercial ou estratégica o justifique.

3.º Melhorar e aparelhar os portos fluviais de escala que, embora destituidos de importância comercial, sejam encarados sob o ponto de vista turístico.

Tratando-se de portos que, em geral, tem característicos comuns, podem eles ser divididos em dois grandes grupos:

a) os sujeitos a grandes oscilações de nivel das águas;

b) e os que são sujeitos a pequena oscilação de nivel das águas.

Para cada um desses grupos deverão ser projetadas e executadas instalações semelhantes, variando, quanto ao vulto das instalações, ao movimento comercial, estratégico, etc., de cada um desses portos.

Para o primeiro grupo são aconselhaveis as instalações flutuantes e para o segundo as fixas, dotadas umas e outras, alem dos cais de atracação, do aparelhamento para carga e descarga e armazenamento de mercadorias.

Com a observação desse programa dever-se-á cogitar, desde logo, do melhoramento dos portos dos rios da Amazônia, Maranhão, Piauí, Baía, São Paulo, Minas Gerais, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato-Grosso.

Rios.

O Brasil é cortado por extensos e numerosos rios, oom cerca de 38.000 quilômetros de extensão de vias navegaveis, necessitando, na sua quase totalidade, de melhoramentos.

Formam esses rios, quatro grandes bacias potamográficas, assim determinadas:

A Amazônia, a maior, e principal, com uma superfície de cerca de 7.000.000 km2., dos quais, 3.800.000, em território brasileiro e cuja rede navegavel, ultrapassa de 18.000 km., com a estimativa de 25.000 km por alguns geógrafos brasileiros;

A segunda, a do Prata, compreendida pelos rios Paraná, Paraguai e Uruguai, com cerca de 4.100.000 km2., com uma rede navegavel estimada em 5.000 km. de extensão.

A terceira, a da bacia do São Francisco, exclusivamente brasileira, com cerca de 700.000 km2., de superfície e uma rede navegavel estimada em 6.000 km.

A quarta, a bacia oriental, que compreende todos os rios que não vertem para nenhuma das três primeiras bacias, com uma rede navegavel de cerca de 9.500 km.

Constitue tarefa gigantesca muito alem das nossas possibilidades financeiras o melhoramento em massa de tão extensa rede fluvial, devendo, como está sendo adotado, para contornar essa impossibilidade, selecionar os rios a serem preferidos em face das conveniências de defesa nacional, políticas e econômicas, com fundamento nos seguintes critérios por mim expostos no relatório já referido, apresentado em maio de 1938:

> 1.º Dentre todos os rios navegaveis, devem ser melhorados, de preferência, os que separam o Brasil de outras nações, para que o país entre na posse econômica de certas regiões de fronteira, sobre as quais temos posse, mas ainda não exercemos soberania (Oiapoque, Javarí, Guaporé, Paraguai. Paraná, Uruguai, Jaguarão e Lagoa Miríim).
>
> 2.º Dentre os rios incluidos pelo primeiro critério devem ter preferência no melhoramento, os já navegados permanentemente e que constituem o meio principal de transporte da região, principalmente quando interessam a mais de um Estado, como o São Francisco e Parnaiba.
>
> 3.º O melhoramento dos rios será progressivo, começará pela limpeza, pelo destroncamento, pelo derrocamento de parcéis, e terminará pela dragagem de bancos e pela construção de obras fixas de regularização.

Ainda nesse relatório sugerí o aparelhamento necessário para os serviços preliminares de limpeza e desobstrução, só em pequena parte adquirido, devido às dificuldades criadas pela atual guerra mundial, e destaquei como preferidos para início os rios São Francisco, Par-

naiba, Paraguai, Paraná, Uruguai, Jaguarão, alem de outros de pequena importância que necessitam tambem ser melhorados para dotar-se as regiões, que servem mesmo dentro de um só Estado, de um meio de transporte econômico.

Assim, fiel à norma geral acima esboçada e dada a complexidade do problema, vem o Departamento cumprindo o seguinte programa, com grandes vantagens adotado nos rios da América do Norte:

1.º Desobstrução do leito com a retirada de troncos, pedras e limpeza de margens, para os rios que o comportarem.
2.º Estudos do regime e levantamento topohidrográfico dos rios, de modo a se coligir elementos que habilitem a elaboração de um projeto de melhoramento.
3.º Execução de melhoramentos preliminares com o fim de facilitar, normalizar e desenvolver a navegação existente.
4.º Execução de obras fixas para o melhoramento e fixação definitiva das condições de navegabilidade de cada rio.
5.º Construção de portos fluviais.

Este Departamento, côncio de sua responsabilidade na execução de um programa de tão vastas proporções e tão necessário como fator da nossa defesa e desenvolvimento econômico, vem procurando atender as necessidades das regiões interessadas, dentro das possibilidades das verbas orçamentárias que lhe teem sido destinadas, indicando adiante o muito que resta fazer, visto constar dos seus relatórios anuais o que já tem conseguido realizar.

Barras e canais.

Com o aparelhamento insuficiente que possue e sem poder recorrer à iniciativa particular, falha tambem desse aparelhamento, e sem poder adquirí-lo devido a situação atual, vem, entretanto, o Departamento melhorando algumas das barras e canais de acesso de vários portos, com um programa preestabelecido, por dragagem e outros por obras fixas. No que diz respeito a canais de navegação interior, algumas obras teem sido atacadas, utilizando, tanto quanto possivel os nossos rios e lagoas, para esse fim devidamente aprofundados por dragagem, indicando a seguir o que resta fazer nesse particular com um orçamento provavel, da despesa a realizar diretamente pelo Governo Federal ou pelos concessionários e autarquias.

Território do Acre

Torna-se indispensavel proceder ao melhoramento do porto de Rio Branco, sua capital, e o de Cruzeiro do Sul, limpando e desobstruindo os seus principais

rios. Para essa tarefa, incluindo os estudos a realizar, bastará dispender nos três próximos exercícios cerca de	3.500:000$0	
Amazonas		
Melhoramento dos seus portos mais importantes, depois de Manaus, como — Itacoatiara, Parintins, Maués e outros nos três próximos exercícios cerca de	1.500:000$0	
No porto de Manaus, sob o regime de concessão à Manaus Harbour Ltd., nada resta a fazer, se não dotá-lo de tanques para inflamaveis e combustiveis, despesa a ser realizada pela concessionária no valor de		600:000$0
Aparelhamento e custeio para limpeza e desobstrução da rede fluvial amazônica e melhoramento de outros portos de maior necessidade	15.000:000$0	
Pará		
Para o porto de Belem, entregue hoje a autárquia S.N.A.P.P., torna-se necessário executar a dragagem do canal de acesso e bacia de evolução, de modo a restabelecer as profundidades previstas no projeto, serviço que exigirá o dispêndio, em vários exercícios, do mínimo de		8.000:000$0
	20.000:000$0	8.600:000$0
Instalação de um frigorífico e aumento do número de tanques para armazenamento de inflamaveis e combustiveis líquidos		7.000:000$0
Melhoramento de vários portos como óbidos. Santarem, Cametá	1.200:000$0	
Prosseguimento dos melhoramentos da ilha de Marajó, com a limpeza e desobstrução dos seus		

rios, serviço esse que vem sendo executado com grande proveito para esse grande campo de criação de gado	2.000:000$0	
Maranhão		
Construção do futuro porto de grandes profundidades naturais em Itaquí, já estudado e orçado em	30.000:000$0	
— Enquanto não se levar a efeito a construção acima, poder-se-á executar o melhoramento da barra e do porto, por dragagem, e pequena obra de acostagem, em São Luiz, para o que serão precisos 7.000:000$0.		
Prosseguimento da limpeza e desobstrução dos rios Mearim, Pindaré, Itapicurú, Grajaú, Munim, etc., incluindo o aparelhamento necessário	8.000:000$0	
Prosseguimento do canal do Aurá	1.000:000$0	
Abertura do canal de Cerijó, para a ligação das bacias do Cuman e de São Marcos, no Estado, pondo, assim, em comunicação os rios navegaveis que nelas desaguam	3.000:000$0	
Prosseguimento do melhoramento do acesso interior ao porto de Tutóia	3.500:000$0	
Piauí		
Melhoramento futuro do porto de (Amarração) Luiz Correia, orçado completo (dragagem, obras fixas para manutenção das profundidades de acesso, acostagem e armazenamento)	25.000:000$0	
Melhoramento do rio Parnaiba e aparelhamento dos seus portos de maior necessidade	8.000:000$0	
Conclusão do canal de São José ..	1.000:000$0	
	102.700:000$0	15.600:000$0

Ceará

Conclusão dos melhoramentos do porto do Ceará, em Mocuripe com os recursos já fornecidos pelo Governo Federal, de início 25.050:000$0 e que continuam a ser fornecidos já atingindo a mais de 30.000:000$0, por conta dos 10% adicionais sobre os direitos de importação, cerca de..		
Dragagem dos canais de acesso dos portos de Camocim e Aracatí, cerca de 1.000.000 m3.	5.000:000$0	

Rio Grande do Norte

Conclusão das obras de acostagem de aparelhamento do porto de Natal	2.500:000$0	
Dragagem do canal de acesso e derrocagem da barra para aprofundamento de um e outra para 8 metros, como exigem as obras da Base Naval, alí construida	1.800:000$0	
Conclusão das obras de melhoramento do acesso ao porto de Macau	600:000$0	
Conclusão das obras da barra e rio Cunhaú	800:000$0	

Paraiba do Norte

Dragagem da barra, canal de acesso e bacia de evolução do porto de Cabedelo	3.250:000$0	
Melhoramento do acesso fluvial de Cabedelo e João Pessoa	2.000:000$0	

Pernambuco

Construção de uma carreira	1.500:000$0	
Conclusão do canal de Goiana	800:000$0	

Alagoas

Aparelhamento do porto de Maceió, por conta do Estado concessionário, tendo sido esse porto construido com recursos fornecidos pela União		3.000:000$0

Sergipe

Conclusão das obras essenciais do porto de Aracajú, construido até agora pelo Estado concessionário com recursos da União já com pedido de recisão em estudo	3.000:000$0	
Dragagem para aprofundamento e canal de acesso ao porto	1.500:000$0	
Conclusão do canal de Santa Maria	2.500:000$0	
Prosseguimento da limpeza e desobstrução de rios	800:000$0	
Melhoramentos da barra do rio São Francisco e do trecho até Penedo, ora em estudos	5.000:000$0	

Baía

Melhoramentos dos rios Paraguassú, Jaguaribe, Sergí, Subaé e Una, já empreendidos há vários anos, sem os estudos prévios regulares, e ora paralisados......	5.000:000$0	
Idem do Jequitinhonha e conclusão das obras de defesa da cidade de Belmonte	2.000:000$0	
Prosseguimento com intensidade dos melhoramentos do rio São Francisco, que interessa a cinco Estados, com desobstrução, dragagem, derrocagem, obras fixas e obras de acostagem e aparelhamento de vários portos ribeirinhos, em seis anos	120.000:000$0	

Vitória

Conclusão, pelo Estado concessionário, das obras e aparelhamento dos portos comercial e de exportação de minério, etc.		21.000:000$0
Melhoramento do rio Doce, inclusive de sua barra	10.000:000$0	
Melhoramentos da barra do Itapemirim	3.000:000$0	

Estado do Rio

Conclusão das obras e aparelhamento do porto de Cabo Frio e me-

lhoramento de sua ligação com a lagoa de Araruama	4.500:000$0	
Melhoramentos do porto de São João da Barra e do trecho do rio Paraiba até Campos, ora em ultimação de estudos, previsão	8.000:000$0	
Construção e aparelhamento de carreiras para construção naval na ilha da Conceição (baía de Guanabara)	40.000:000$0	
Distrito Federal		
Ampliação do aparelhamento do porto do Rio de Janeiro para atender às necessidades do Plano Siderúrgico Nacional, por conta da autárquia A.P.R.J., com as suas próprias rendas		4.500:000$0
Construção de dois armazens internos na faixa do cais, pela A. P. R. J.		2.000:000$0
Conclusão do armazem frigorífico, contratado pela A.P.R.J. e ora iniciado, cerca de		39.000:000$0
Construção de um Pier para instalação definitiva dos serviços de carvão e minério, de modo a permitir a expansão dos serviços gerais do porto pelo cais de São Cristovão, quase totalmente ocupado com a carga e descarga de minério e carvão ..		50.000:000$0
Estado de São Paulo		
Prosseguimento das obras de ampliação do porto de Santos, que estão sendo levadas a efeito, com recursos próprios pela concessionária, Cia. Docas de Santos		60.000:000$0
Construção e aparelhamento do São Sebastião e aparelhamento, pelo Estado concessionário		3.000:000$0
Construção e aparelhamento do porto de Cananéia pelo atual concessionário com os seus próprios recursos		5.000:000$0

Melhoramento do rio Paraná supeperior e construção e aparelhamento do porto de Porto Epitácio	5.000:000$0	
Paraná		
Prosseguimento dos melhoramentos do rio Iguassú e execução em outros rios com aparelhamento de vários portos fluviais	12.000:000$0	
Construção dos portos da Foz do Iguassú, Porto Mendes e Guaira, no rio Paraná	2.000:000$0	
Melhoramentos do canal de acesso e do porto de Antonina, pelo Estado concessionário		2.500:000$0
Conclusão do cais de inflamaveis e do aparelhamento no porto de Paranaguá, pelo Estado concessionário		5.500:000$0
Dragagem do canal de acesso ao porto de Paranaguá cerca de ...		3.500:000$0
Abertura do canal do Varadouro a ser levado a efeito pelo Estado, em virtude da concessão recente que lhe foi outorgada ...		6.000:000$0
Santa Catarina		
Conclusão das obras da barra, canal de acesso e obras de acostagem do porto de Itajaí, com a conclusão das duas primeiras no corrente exercício	5.500:000$0	
Conclusão das obras da barra, canal de acesso e obras de acostagem e aparelhamento do porto carvoeiro de Laguna, já com recursos próprios de 20.000:000$0, faltando, apenas, a verba suplementar para cobrir o excesso de preço do aparelhamento e terminar o molhe Sul	5.500:000$0	
Dragagem do canal de acesso ao porto de Florianópolis, avaliado em 800.000 m3 e obras de acostagem	5.000:000$0	

Conclusão das obras do rio Cachoeira e do cais em Joinville	1.000:000$0	
Prosseguimento e conclusão dos melhoramentos dos rios Itajaí-Assú, Itajaí de Oeste, Itajaí-Mirim e afluentes	5.000:000$0	
Idem do rio Tubarão e outros	3.000:000$0	
Prosseguimento e conclusão do canal de Laguna a Araranguá ...	20.000:000$0	
Construção e aparelhamento do porto de São Francisco e dragagem de sua barra pelo Estado concessionário com recursos dados pela União no valor de		25.000:000$0

Rio Grande do Sul

Prosseguimento dos melhoramentos da Lagoa Mirim e de rios que nela desaguam	6.000:000$0	
Melhoramentos do rio Uruguai e de vários dos seus portos	10.000:000$0	
Idem de outros rios da bacia do Guaiba	2.000:000$0	
Conclusão e aparelhamento do porto de Santa Vitória do Palmar ...	1.500:000$0	
Construção da estrada de rodagem de acesso ao porto	1.700:000$0	
Construção e aparelhamento de outros portos fluviais e lacustres, de maior necessidade	2.000:000$0	
Reconstrução e aparelhamento do porto de Pelotas pelo Estado concessionário		6.000:000$0
Conservação das obras da barra e do canal Norte do porto do Rio Grande, a expensas do Estado concessionário		2.000:000$0
Conservação do aparelhamento existente e seu aparelhamento adequado à descarga e carga de carvão nesse porto, ainda a expensas do Estado concessionário ...		3.500:000$0
Construção de um frigorífico para carnes e frutas tambem pelo Estado concessionário, no porto do Rio Grande		15.000:000$0

Dragagem dos canais interiores da Lagoa dos Patos, pelo Estado concessionário, mas com os recursos dados pelo Governo Federal, com o produto do imposto dos 10% adicionais		5.000:000$0
Mato Grosso		
Construção e aparelhamento do porto de Corumbá, já com o crédito concedido		6.000:000$0
Idem dos portos de Murtinho e Porto Esperança	1.600:000$0	
Melhoramento dos rios Paraguai e afluentes o dos afluentes navegaveis do rio Paraná	6.000:000$0	
Abertura do canal Alegre-Aguapeí para ligar as bacias do Amazonas e do Prata e melhoramentos desses e de outros rios que interessam ao canal	10.000:000$0	
Goiaz		
Principais melhoramentos dos rios Tocantins e Araguaia e afluentes inclusive construção e aparelhamento de portos fluviais, obras essas orçadas em conjunto, por estimativa em .... 260.000:000$0	100.000:000$0	
Idem de outros rios do Estado	2.000:000$0	
Minas Gerais		
Melhoramentos de rios e construção e aparelhamento de portos fluviais	2.500:000$0	
Melhoramentos de outros portos fluviais	30.000:000$0	
Total	571.550:000$0	307.100:000$0

Somam assim as duas parcelas acima, resultado em grande parte de simples estimativas, para os melhoramentos dos nossos portos, rios e canais, a 878.650:000$0, a serem despendidos pelo Governo

Federal e pela iniciativa particular dos concessionários, governos de Estado, particulares e autarquias.

É preciso, entretanto, observar que aos Estados concessionários de Ceará, Alagoas, Sergipe, Paraná e Rio Grande, auxiliou o Governo entregando-lhes de início grandes somas, umas despendidas e outras a despender do produto total da arrecadação dos 2% ouro e 10% adicional sobre os direitos de importação num total global de cerca de 180.000:000$0, continuando a auxiliar a esses e a todos os demais, com o produto da arrecadação desse imposto para atender a obras e ao custeio como renda desses portos.

Esse auxílio concedido pelo Governo Federal a todos os concessionários que dele gozam pelos seus contratos, atinge já a vultosa soma de cerca de 368.000:000$0.

É justo destacar desses concessionários Estados, o do Espírito Santo, executando, com intensidade, as obras de conclusão do porto de Vitória e as grandes instalações do porto de minério, com a sua renda e empréstimo que levantou sem a inversão de qualquer soma pelo Governo Federal e o do Paraná, com a construção da instalação especial para inflamaveis no porto de Paranaguá e o do Rio Grande, com a construção do porto de Porto Alegre.

Dos particulares ressalta a iniciativa da Companhia Docas de Santos, que sem gozar do auxílio dos 10% adicionais, sobre os impostos de importação, projetou e vem executando as obras necessárias para atender ao desenvolvimento do *hinterland* que serve, obras essas no valor de 80.000:000$0, já com 16.000:000$0 concluidas, procurando os recursos necessários na iniciativa particular, com um empréstimo interno, que realizou com sucesso no valor de 120.000:000$0, para esse e outros fins.

Quanto às duas autarquias existentes, a do porto do Rio de Janeiro, e do porto do Pará e Navegação da Amazônia, terão elas que custear as obras acima indicadas com os recursos das suas rendas líquidas, recebendo a última delas o auxílio de 4.500:000$0, do Governo Federal, anualmente.

APRECIAÇÃO SOBRE AS LEIS PROMULGADAS EM 1941 E AS DECISÕES MINISTERIAIS, INTERESSANDO A PORTOS E A NAVEGAÇÃO

DECRETO-LEI N. 2.765, DE 9 DE NOVEMBRO DE 1940, EM VIGOR APÓS A SUA PUBLICAÇÃO NO "DIÁRIO OFICIAL" DE 27 DE FEVEREIRO DE 1941

Dispõe sobre a quitação de empregadores para com as instituições de seguros sociais

Esse decreto, referendado por todo o Ministério, teve por fim, garantir o recebimento pelas instalações de seguros sociais, das quotas que lhes são devidas pelas contribuições dos empregadores.

Proibe assim, com sanções, o pagamento de qualquer subvenção pelo Governo Federal, Estadual ou Municipal, sem a prova de quitação apresentada pelo interessado, expedida pelas instituição ou instituições, para as quais tenha obrigação de concorrer, dando a instituição credora o direito de promover em execução judicial a penhora, em mãos do Governo, da importância respectiva.

DECRETO-LEI N. 3.389, DE 4 DE JULHO, DEPOIS SUBSTITUIDO PELO DECRETO-LEI N. 3.844, DE 20 DE NOVEMBRO DE 1941

Estabelece a remuneração por unidade, da mão de obra do serviço de capatazias nos portos organizados, e dá outras providências

Esse decreto-lei, tendo em vista os resultados satisfatórios obtidos nos portos não organizados pela aplicação da remuneração da estiva, de acordo com a tonelagem manipulada, na forma do decreto-lei n. 2.032, de 23 de fevereiro de 1940, e que nos portos organizados os serviços de estiva e capatazias se completam, nele estabeleceu as mesmas bases de remuneração para os operários dessas duas classes, afim de não ser inutilizada a vantagem já obtida na primeira com melhor rendimento do serviço, mantendo no mínimo a remuneração de que já gozam por salário, os operários de capatazias.

De acordo com essa lei, ficaram os concessionários de portos, obrigados a, dentro do prazo de 60 dias, a apresentar à aprovação do

Governo as taxas para remuneração da mão de obra por unidade (tonelagem, cubagem ou quantidade de volume), e bem assim, as modificações das taxas de capatazias e utilização do porto pela forma indicada nos arts. 2.º e 9.º e demais disposições desse decreto.

O prazo acima estabelecido já se acha esgotado em prorrogação, sem o cumprimento do decreto-lei em causa, por vários concessionários de portos, não sendo assim, possivel, ainda apreciar as vantagens que dele decorrerão para o serviço e os operários que o executam.

DECRETO-LEI N. 3.346, DE 12 DE JUNHO DE 1941

Dá nova organização às Delegacias de Trabalho Marítimo

Esse decreto revoga os anteriores de ns. 23.259, de 29 de outubro de 1933 e 24.743, de 14 de julho de 1934, e todas as disposições que contrariem os seus novos dispositivos, tendo ele por fim, incumbir às Delegacias de Trabalho Marítimo dos serviços de inspeção, disciplina e policiamento do trabalho nos portos, na navegação e na pesca de um modo claro e preciso, Delegacias essas constituidas, como na lei anterior, de Conselhos em cada porto com representantes das partes interessadas, entre as quais se encontra esse Ministério. São presidentes desses Conselhos os capitães de Portos, cabendo, das suas decisões, recurso para o ministro do Trabalho, em cuja dependência direta se encontram as Delegacias.

Atribuiu essa nova lei remuneração aos membros do Conselho por sessão a que comparecerem com o *quantum* a ser fixado em lei.

DECRETO-LEI N. 3.437, DE 17 DE JULHO DE 1941

Dispõe sobre o aforamento de terrenos e construção de edifícios em terreno de fortificações

Tem esse decreto em vista precaver os interesses da defesa nacional, no que diz respeito à defesa da costa, considerando indispensavel à jurisdição e serviços de defesa do Ministério da Guerra as limitações dessas áreas determinadas pela nossa antiga legislação, de 15 braças (33 metros) em torno dos limbos exteriores dos velhos e novos fortes e a de 600 braças a contar dos ditos limbos exteriores.

Na primeira zona nenhum aforamento será concedido nem tão pouco dada permissão para qualquer construção, considerando ainda nela as propriedades porventura existentes, sem onus para o Estado. Quanto à segunda zona limitada pela linha de 600 braças ou 1.320 metros, traçada a contar dos limbos exteriores das fortificações antigas ou novas, nenhum aforamento será concedido, todas as construções ou reconstruções em andamento serão sustadas e só serão autori-

zadas aquelas que estiverem dentro do gabarito determinado pelo Ministério da Guerra, que poderá tambem promover a desapropriação dos imoveis se dos seus terrenos necessitar para as obras da Organização da Defesa da Costa.

DECRETO-LEI N. 3.438, DE 17 DE JULHO DE 1941

Esclarece e amplia o decreto n. 2.490, *de* 16 *de agosto de* 1940

Esse decreto-lei veio esclarecer e ampliar o decreto n. 2.490, de 16 de agosto de 1940, que estabeleceu novas normas, em substituição às que então vigoravam, para o aforamento dos terrenos de Marinha.

Devo ressaltar que esse novo decreto-lei não atendeu às sugestões que fiz por intermédio de V. Excia. pelo meu ofício G-162, de 28 de agosto de 1940, no sentido de serem modificados para maior clareza e eficiência a redação de algumas de suas disposições, o que aliás V. Excia. tomou na devida consideração encaminhando-as ao Ministério da Fazenda.

DECRETO-LEI N. 3.964, DE 20 DE DEZEMBRO DE 1941

Esse decreto-lei esclarece vários dispositivos dos decretos-leis anteriores de ns. 3.437 e 3.438, ambos de 17 de julho de 1941.

DECRETO-LEI N. 3.401, DE 8 DE JULHO DE 1941

Aprova o Convênio entre o Brasil e o Paraguai sobre o estabelecimento em Santos, de um entreposto de depósito franco, para as mercadorias exportadas ou importadas pelo Paraguai, firmado no Rio de Janeiro a 14 *de junho de* 1941

Pelo decreto n. 7.712, de 25 de agosto de 1941, foi promulgado esse e outros atos entre o Brasil e o Paraguai, firmados no dia 14 de junho de 1941.

Por êsse ato comprometeu-se o Brasil a estabelecer no porto de Santos, um entreposto de depósito franco com a capacidade necessária para recebimento, armazenamento e distribuição das mercadorias de exportação de origem paraguaia, bem como para recebimento e encaminhamento das importadas pelo Paraguai para seu abastecimento, sendo essas mercadorias, para os efeitos aduaneiros, consideradas em regime livre.

A fiscalização desse entreposto caberá às autoridades alfandegárias brasileiras e a sua conservação, direção e execução dos serviços que nele se realizarem à Companhia Docas de Santos.

Ao governo do Paraguai caberá a faculdade de manter no entreposto um ou mais delegados, como representantes dos donos das mercadorias no que disser respeito às suas relações, com as autoridades alfandegárias, com a Administração do porto de Santos, com a navegação, as vias férreas e o comércio brasileiro em tudo o que se referir à exportação e importação do Paraguai por esse entreposto.

Após os estudos realizados neste Departamento e os entendimentos com a Alfândega e Administração do porto de Santos, ficou escolhido o local para esse entreposto cujo funcionamento será iniciado no correr do ano de 1942.

DECRETO-LEI N. 3.100, DE 7 DE MARÇO DE 1941

Cria a Comissão de Marinha Mercante

Em meu relatório de 1940, apresentado a V. Excia., no correr do ano de 1941, tive ensejo de fazer uma rápida apreciação sobre essa lei criando a Comissão de Marinha Mercante à qual foram dados plenos poderes para intervir em toda a navegação marítima, fluvial e lacustre e em parte na internacional.

Conforme expus à V. Excia., considero, essa organização de carater provisório, e, com base no que venho sugerindo há alguns anos, acredito que a experiência que vai ser adquirida com o funcionamento dessa organização, indicará como única solução para a nossa marinha mercante a sua unificação nos moldes indicados por este Departamento em seu ofício G-11, de janeiro de 1934, com um ante-projeto de decreto-lei, publicado no seu Relatório, referente ao exercício de 1938.

Essa solução tem a meu ver a vantagem de obter a boa distribuição do material flutuante pelas várias linhas de navegação, equidade na distribuição de praça e na cobrança de fretes, utilizando o concurso dos Armadores em uma única organização de que todos farão parte e sem nenhum dispêndio do Governo com encampações.

DECRETO-LEI N. 3.119, DE 17 DE MARÇO DE 1941

Declara vinculada ao Ministério da Viação, a Comissão de Marinha Mercante

Esse decreto teve por fim adotar a medida complementar e indispensavel à unidade de administração, vinculando essa entidade de carater transitório ao Ministério a que estão subordinados os assuntos da navegação mercante nacional sem, entretanto, esclarecer a forma desse vínculo que, a meu ver devia ser através deste Departamento.

DECRETO-LEI N. 3.149, DE 26 DE MARÇO DE 1941

Dispõe sobre a direção do Lloyd Brasileiro, e dá outras providências

Esse decreto, com o intuito de dar maior liberdade de ação na execução dos amplos poderes de que está investida a Comissão de Marinha Mercante, conferiu-lhe a direção da empresa oficial o Lloyd Brasileiro, diretamente ou por intermédio de preposto que escolher, de preferência entre os funcionários dessa empresa.

DECRETO-LEI N. 7.062, DE 4 DE ABRIL DE 1941

Em virtude do decreto-lei anterior, houve necessidade de baixar o presente decreto-lei, restringindo a ação do Conselho de Administração a que está subordinado o Lloyd Brasileiro em virtude do seu Regulamento aprovado pelo decreto n. 4.969, de 4 de dezembro de 1939.

Ficou assim suspensa a execução do art. 10 desse Regulamento que dava amplas atribuições ao Conselho, restringindo-o apenas em apresentar orçamento anual das despesas dentro da receita estimada, tomar conhecimento, dar parecer e submeter à Comissão de Marinha Mercante os programas de ação técnico-administrativa da empresa, tendo em vista os que lhe forem encaminhados pela Diretoria ou apresentados pelos seus membros e por fim organizar regimentos e instruções de execução de serviços submetendo-os tambem à aprovação da Comissão de Marinha Mercante.

DECRETO-LEI N. 3.184, DE 9 DE ABRIL DE 1941

Concede prazo para execução do art. 10, do decreto-lei n. 3.100, de 7 de março de 1941, e dá outras providências

O art. 10 referido, deu à Comissão de Marinha Mercante, a competência de distribuir a verba orçamentária de subvenções, até então subordinadas a contratos, pelas linhas deficitárias, existentes ou não, e de viagens organizadas, no interesse da economia brasileira, com aprovação prévia do Presidente da República, considerando, para esse fim, o art. 18, revogado, com cessação de todos os seus efeitos, de quaisquer contratos e dispositivos legais concedendo subvenções ou auxílios a armadores e empresas de navegação.

Teve esse novo decreto-lei por fim, marcar prazo para esse novo regime, revalidando por isso pelo prazo de seis meses os contratos de subvenção então existentes e declarando tambem que dentro desse prazo as isenções de direitos desses contratos tambem estavam prorrogadas e só seriam concedidas com prévia licença da Comissão da Marinha Mercante.

Ficaram assim prorrogadas as subvenções contratuais até 14 de outubro, data em que os saldos existentes foram postos à disposição da Comissão de Marinha Mercante.

DECRETO-LEI N. 3.524, DE 21 DE AGOSTO DE 1941

Aumenta de um membro a Comissão de Marinha Mercante, e dá outras providências

Em complemento do que preceitua o decreto-lei n. 3.149, acima analisado, foi baixado o presente, aumentando de mais um membro a Comissão e dispondo que dentre os seus membros será nomeado o diretor do Lloyd Brasileiro, para administrá-lo em harmonia de vistas com a mesma Comissão. Determinou ainda que esse diretor devia apresentar dentro do prazo de 90 dias, à Comissão, a reforma do Regulamento da empresa, visando dotá-la de serviços regulares e rápidos para passageiros e cargas e assegurar o desenvolvimento do comércio e a expansão da indústria do país para o exterior, devendo esse regulamento consignar com precisão as atribuições do diretor.

Para o novo membro da Comissão foi escolhido o então diretor do Lloyd, tambem nomeado para de novo dirigí-lo de acordo com essa lei.

Em vigor continuou o regulamento aprovado pelo decreto n. 4.969, de 4 de dezembro de 1939, com as alterações constantes do decreto n. 7.062, já acima examinado, até a aprovação do novo regulamento ainda não apresentado.

DECRETO-LEI N. 3.595, DE 5 DE SETEMBRO DE 1941

Altera o art. 8.º do decreto-lei n. 3.100, de 7 de março de 1941

O art. 8.º do decreto-lei n. 3.100, referido, criou uma receita especial, com o fim de ser aplicada com prévia aprovação do Presidente da República, na manutenção dos serviços da Comissão e no financiamento de aquisições e construções de navios, reparos e aproveitamento do material flutuante e na adaptação dos seus navios à queima do carvão nacional.

Esse novo decreto-lei alterou elevando as taxas estabelecidas e determinou a forma de sua arrecadação.

DECRETO-LEI N. 7.838, DE 11 DE SETEMBRO DE 1941

Aprova o Regulamento da Comissão de Marinha Mercante

Teve esse decreto por fim, regulamentar o decreto-lei n. 3.100, de 7 de março de 1941, com as alterações dos decretos acima examinados de ns. 3.119 e 3.524, de 17 de março e 21 de agosto.

Por êsse Regulamento conforme determina o seu art. 1.º, ficou a Comissão, autônoma, administrativa e financeiramente, vinculada ao Ministério da Viação, com poderes para disciplinar toda a navegação mercante brasileira, marítima, fluvial e lacustre, quer da União, Estados e Municípios, quer de particulares, qualquer que seja a espécie de embarcações nela empregada e desde que se destine ao transporte comercial, próprio ou alheio, seja de cargas, seja de passageiros, compreendida tambem a navegação portuária acessória ou complementar daquela navegação e quaisquer serviços de reboque, assistência e salvamento, pela forma estabelecida no decreto-lei n. 3.100, de 7 de março e no presente regulamento.

Sobre esse novo regime a que está subordinada a marinha mercante nacional pelos vários decretos-leis acima citados e o decreto que os regulamentou, não cabe a este Departamento fazer a sua maior análise e crítica, tendo se limitado desde a publicação da primeira dessas leis a expor a V. Excia. o seu ponto de vista quanto à sua situação em face dessas novas leis, pedindo a definição das suas atribuições, visto a maioria ou talvez mesmo todas, conforme a interpretação que seja dada a essas leis, terem passado à competência dessa Comissão, segundo constam dos seus ofícios G-43, G-50 e G-63, de 13, 19 e 31 de março e G-180, de 24 de setembro de 1941.

Saliento apenas com satisfação a atribuição que cabe a essa Comissão de estudar e propor ao Governo a unificação da Marinha Mercante, certo como estou que, feito esse estudo, a proposta não discrepará da que foi feita por este Departamento em janeiro de 1934, já acima citada, única aceitavel com a grande vantagem, alem de outras, de nenhum onus acarretar ao Tesouro Nacional.

DECRETO-LEI N. 3.326, DE 3 DE JUNHO DE 1941

Dispõe sobre o transporte de malas postais, e dá outras providências

Dispõe esse decreto-lei sobre a gratuidade do transporte de malas postais e objetos de correspondência, sem limite de peso e volume obrigatoriamente, estabelecendo multas para os mestres, capitães ou comandantes de quaisquer embarcações nacionais ou estrangeiras, que sairem dos portos sem o passe ou a declaração escrita da autoridade postal competente sobre o desembaraço das suas embarcações.

DECRETO N. 8.068, *de* 17 DE OUTUBRO DE 1941

Dispõe sobre a fixação de linhas de limite de carga dos navios mercantes

Esse decreto tendo em vista, na atual emergência, aproveitar, no máximo, à capacidade de transporte da tonelagem disponivel devido à falta existente de navios mercantes ocasionada pela guerra mundial,

transmitiu ao Governo Britânico, depositário da Convenção de Londres, de 5 de julho de 1930, que regula a fixação das linhas de limite de carga dos navios em tempos normais, uma declaração sobre a conveniência de serem suspensas em carater provisório as regras adotadas por essa Convenção e adotou as constantes desse decreto.

DECRETO-LEI N. 3.395, DE 8 DE JULHO DE 1941

Aprova o Convênio entre o Brasil e o Paraguai para a Constituição de Comissões Mistas, encarregadas de estudar os problemas de navegação do rio Paraguai nas águas jurisdicionais dos dois paises e a criação de uma frota mercante brasileiro-paraguaia, firmado no Rio de Janeiro, em 14 de junho de 1941

Esse Convênio foi promulgado com outros pelo decreto n. 7.712, de 25 de agosto de 1941 e por ele ficou criada uma comissão de técnicos dos dois paises para estudar os problemas de navegação do rio Paraguai nas suas águas jurisdicionais e indicar aos dois Governos interessados os meios de remover os obstáculos que possam dificultar a navegação e o comércio entre eles, pelo referido rio.

Ficou tambem estabelecido por esse Convênio uma outra Comissão incumbida de apresentar um projeto de acordo para a criação de uma frota mercante brasileiro-paraguaia, da qual não faz parte este Departamento.

DECRETO-LEI N. 3.404, DE 8 DE JULHO DE 1941

Aprova o Convênio entre o Brasil e o Paraguai para a criação de uma Comissão Mista, incumbida de preparar as bases de um tratado de comércio e navegação entre ambos os paises, firmado no Rio de Janeiro, em 14 de junho de 1941

Como os dois outros decretos-leis já citados, foi esse ato promulgado pelo decreto n. 7.712, de 25 de agosto de 1941, ficando assim criada uma comissão mista composta de três membros de cada parte interessada, com prazo determinado para sua instalação e apresentação de um projeto coletivo de redação do futuro Tratado de Comércio e Navegação.

Na primeira dessas comissões é este Departamento representado pelo engenheiro Clovis de Macedo Cortes, do seu corpo técnico, perfeito conhecedor da região e do problema que se tem em vista a resolver.

Essa comissão deverá iniciar os seus trabalhos no mês próximo de janeiro de 1942.

DECRETO-LEI N. 3.757, DE 25 DE OUTUBRO DE 1941

Aprova o Tratado de Comércio e Navegação entre o Brasil e a Argentina, firmado em Buenos Aires a 23 de janeiro de 1940

Esse Tratado promulgado pelo decreto n. 8.370, de 11 de dezembro de 1941, teve por objetivo completar as disposições do anterior de 7 de março de 1856.

Nos 85 anos que separam as datas dos dois importantes tratados, grande foi o programa das duas nações irmãs e enorme as alterações sofridas pelas suas recíprocas necessidades em matéria de comércio e de navegação.

Em síntese, estabelece o novo Tratado:

1.º A liberdade recíproca de comércio e de navegação para os nacionais de cada país.

2.º A reciprocidade de tratamento incondicional e ilimitado de nação mais favorecida para as tarifas aduaneiras, formalidades, etc.

3.º A não agravação de parte a parte dos onus fiscais ou exigências que restrinjam o comércio dos dois paises.

4.º As tarifas aduaneiras especiais para as mercadorias brasileiras e argentinas que mais avultam no intercâmbio dos dois paises, merecendo especial menção o café, o cacau, o arroz, as madeiras, o mate e o fumo.

5.º As máximas facilidades cambiais entre os dois paises no caso de virem a ser mantidas ou estabelecidas uma regulamentação de câmbio.

6.º A consulta prévia de parte a parte sempre que se tenha de alterar os regulamentos aduaneiros, sanitários, etc., de cada país.

7.º Facilidades para importação e reexportação de materiais para embalagem de produtos.

8.º Completa igualdade de tratamento para os navios mercantes das duas bandeiras nas águas marítimas e fluviais, respectivas.

9.º Repressão recíproca da concorrência desleal nas transações comerciais.

10.º Criação de comissões mistas no Rio e em Buenos Aires para incrementar o comércio entre os dois paises e promover o seu equilíbrio.

O tratado que vem de ser examinado aborda todos os pontos que interessam ao incremento do comércio e da navegação entre o Brasil e a Argentina e dispõe sobre eles, da maneira a mais equilibrada possivel, assegurando as altas partes contratantes um regime de perfeita reciprocidade que irá sem dúvida aumentar o intercâmbio e ainda mais

fortalecer as tradicionais relações de amizade entre essas duas grandes nações irmãs.

DECRETO-LEI N. 3.982, DE 30 DE DEZEMBRO DE 1941

Modifica, como medida de emergência, as bases para cobrança da taxa de armazenagem nos Portos organizados

Com o intuito de impedir que os armazens internos dos portos organizados continuem a ser utilizados pelo comércio como armazens externos e não como depósitos de trânsito, fim para que foram construidos, com grande prejuizo, pois que dessa prática resulta grandes dificuldades para os serviços portuários e retardamento no desembaraço dos navios, resolveu alterar, em carater de emergência, o § 1.º do art. 2.º, do decreto n. 24.324, de 1 de junho, elevando as taxas nele determinadas para as que constam desse novo decreto-lei por períodos de 30 dias ou fração, para 1%, durante o primeiro período, 2% durante os subsequentes 30 dias até 60 dias, 4% durante os subsequentes 30 dias até 90 e 6% durante cada período de 30 dias subsequentes até a retirada da mercadoria.

Esse decreto-lei, estudado e proposto por este Departamento, entrará em vigor após a sua publicação nos primeiros dias de janeiro de 1942.

DECISÕES MINISTERIAIS

AVISO N. 7 G/M, DE 6 DE JANEIRO DE 1941

Por esse Aviso e no interesse do serviço, foi por V. Excia. determinado que todos os serviços portuários sejam executados em horários correspondentes aos trabalhos de estiva, afim de que ambos tenham o mesmo período de duração, evitando-se perda de tempo e aumento de despesa, tanto para os navios, como para as organizações portuárias.

AVISO N. 8 G/M, DE 7 DE JANEIRO DE 1941

Por esse Aviso recomendou V. Excia. que as contas das despesas a que estão sujeitas as empresas de vapores devem a elas ser apresentadas pelas administrações dos portos, dentro do prazo máximo de 48 horas, após a partida dos mesmos vapores, com a entrada em vigor dessa providência no dia 20 do mesmo mês de janeiro, recomendação essa reiterada por V. Excia., pelo Aviso n. 735, de 19 de março do mesmo ano.

Todas as ordens foram dadas e reiteradas por este Departamento às Fiscalizações junto às Administrações de portos.

Sobre a adoção dessa providência apresentaram recursos fundamentados as Administrações dos portos do Rio de Janeiro e Santos, os quais foram encaminhados a V. Excia., para resolução com a sugestão deste Departamento de ser o prazo ampliado para 10 dias, pelo ofício número 1.596, de 23 de abril de 1941.

AVISO N. 2.700, DE 16 DE AGOSTO DE 1941

Por esse Aviso em solução ao ofício 1.966, de 22 de maio, deste Departamento, recomendou V. Excia., que, mediante entendimento com os concessionários ou arrendatários de portos, fizesse o mesmo Departamento cumprir as disposições do decreto-lei n. 2.574, de 12 de setembro de 1940, que dispensou da taxa de atracação os navios de turismo nos dias da chegada e saida e, sem limitação de tempo, os navios de guerra e de recreio, quando autorizados a atracar.

Esse Aviso esclareceu as disposições constantes do decreto-lei acima citado, como propôs este Departamento pelo seu ofício n. 1.966, acima referido, no sentido da concessão de isenção para os navios de turismo e de recreio ser feita mediante prévio acordo com os concessionários de portos, em vista da legislação em que se baseia as concessões de exploração de portos.

AVISO N. 3.068, DE 16 DE SETEMBRO DE 1941

Por esse Aviso, de acordo com o parecer deste Departamento, emitido pelo ofício n. 2.965, de 13 de agosto de 1940, determinou V. Excia., que o acréscimo de 10% previsto no art. 24, do decreto-lei n. 24.508, de 29 de junho de 1934, devia recair unicamente sobre a despesa extraordinária que a Administração do Porto tiver de efetuar, isto é, o excesso que corre por conta do navio.

Nesse parecer com o qual concordou V. Excia., esclareceu este Departamento o assunto declarando que, na forma do art. 24, do decreto n. 24.508, a percentagem de 10% devia recair sobre a despesa extraordinária, isto é, do excesso que corre por conta do navio e não sobre a importância total do "serviço extraordinário", como estavam cobrando alguns concessionários.

AVISO N. 2.944, DE 5 DE AGOSTO DE 1941

Por esse Aviso resolveu V. Excia. aprovar a fórmula proposta por este Departamento pelo ofício n. 2.832, de 25 de junho de 1941, para a apuração uniforme do capital de todos os portos organizados do país, a qual devia ser adotada pelas Juntas de Tomadas de Contas.

Nesse parecer expôs este Departamento a V. Excia. o caso novo que surgiu na remodelação e ampliação de obras portuárias antigas para o reconhecimento do capital invertido nessa remodelação, de vez que da obra demolida são retirados materiais aproveitáveis e já per-

tencentes ao acervo do porto e propôs, o que foi aprovado por V. Excia. pelo Aviso n. 2.944, o seguinte critério uniforme para as tomadas de contas de todos os portos do país.

Sendo: *c* — o capital reconhecido e invertido no porto;
V — o valor com que a obra, objeto da ampliação, entrou na formação do valor *c;*
S — o salvado ou valor atual dos materiais provenientes da demolição da obra objeto da ampliação;
n — o valor da ampliação da obra em causa;
C — o novo capital do porto depois da incorporação da instalação ampliada ao acervo;

a transformação que deve sofrer o capital do porto será

$$C = c - S + n$$

isto é, do antigo capital reconhecido *c* deve ser subtraido o valor venal atual do salvado ou materiais provenientes da demolição e ao resultado adicionar-se o valor da ampliação *n*, nele compreendido o custo da demolição e da obra de ampliação.

Outros decretos e decisões referentes a determinados portos e a navegação serão citados e analisados na parte referente a cada um deles que se encontrará a seguir.

ESTUDOS DAS PROVIDÊNCIAS A SEREM TOMADAS PARA O DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO NAVAL

De acordo com as recomendações de V. Excia., encarei o problema do desenvolvimento da incipiente indústria da construção naval no Brasil, apresentando a V. Excia.. como primeiras sugestões as que constam do seguinte ofício abaixo transcrito:

Ofício G-97, de 29 de maio de 1941

Exmo. Sr.:

Cumprindo as determinações verbais de V. Excia., relativamente à apresentação de sugestões para desenvolver a indústria de construção naval, no Brasil, passo a relatar as medidas que me parecem mais adequadas para se chegar a resultados objetivos.

Durante os tempos coloniais e principalmente no tempo do Império, a construção naval tomou regular incremento no Brasil, porque os navios se faziam de madeira e a vela era o meio de propulsão, geralmente adotado.

Com o emprego do ferro no fabrico dos navios e com a aplicação da máquina a vapor para movê-los, os navios de madeira e propulsão a vela foram sendo abandonados, chegando à restrita utilização que teem nos dias de hoje.

A falta de industrialização, no país, dos dois elementos básicos para a navegação moderna, ferro e carvão, trouxeram a decadência dos estaleiros de construção naval e o aparecimento de estaleiros de reparação naval que se acham situados, principalmente, em Belem, Recife, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Florianópolis, Rio Grande e Porto Alegre.

A construção naval pela falta de industrialização dos elementos básicos, no Brasil, deixou de ser uma indústria lucrativa e todos os armadores nacionais teem encontrado mais vantagem em adquirir navios no estrangeiro do que em fazê-los construir no Brasil.

Restava, é certo, a possibilidade de adquirir no estrangeiro todos os elementos necessários à construção naval e montá-los aquí no país, com o aproveitamento da mão de obra nacional, mas essa solução não foi adotada a não ser, esporadicamente, e nem a lei n. 3.454, de 6 de janeiro de 1918, que estabeleceu prêmios para animar a construção naval brasileira, deu resultados positivos (anexo n. 1).

Alem disso, com o progresso da navegação surgiram inventos de elementos indispensaveis à construção naval que se encontram patenteados e outros que constituem fabricação especializada de determinados paises.

Decorre desse fato que a construção de um navio se faz, geralmente, com a cooperação de vários fabricantes, mesmo nos mais adiantados paìses do mundo, como a Inglaterra, Alemanha, etc.

De cerca de quatro anos a esta parte, terminado o estaleiro da Ilha das Cobras, o Ministério da Marinha vem importando os elementos necessários para a construção de belonaves e vários navios já foram alí construidos e se acham em serviço.

Com a futura inauguração da Usina Siderúrgica de Volta Redonda, teremos fabricados, no país, os elementos básicos, para a construção naval, sendo, pois, muito oportuna a determinação de V. Excia., visando a construção de estaleiros para fabricar os navios de que carece o Brasil e mesmo os paises vizinhos.

A tarefa é, sem dúvida, complexa e árdua, mas tem de ser levada por diante, para atender ao imperativo das necessidades nacionais em material de transporte por via dágua.

Programa a realizar — Para atender às necessidades da marinha mercante nacional, tanto em navios marítimos como em navios fluviais, proponho, inicialmente, a construção de quatro estaleiros, sendo dois para navios de alto mar, nos portos do Rio de Janeiro e Baía e dois para navios de cabotagem e fluviais, nos portos de Belem e Rio.

Esses estaleiros serão construidos pelo Governo Federal e depois de inaugurados poderão ser por ele explorados ou, de preferência arrendados a particulares com os quais o Governo contratará a construção de navios para a marinha mercante nacional.

A construção dessas unidades obedecerá ao programa que for estabelecido para renovar e ampliar a frota nacional assunto que está confiado à Comissão de Marinha Mercante.

Na reorganização da marinha mercante, ora tambem a cargo da referida comissão, deverá ser prevista a obrigação, para os nossos armadores, de adquirir navios de construção nacional.

Para construir os quatro estaleiros propostos, parece-me conveniente a adoção das seguintes providências :

1.ª Encarregar um engenheiro de escolher os lugares apropriados nos supra referidos portos para construção dos estaleiros.
2.ª Constituir uma comissão de estudos para proceder ao necessário levantamento topo-hidrográfico e geológico dos lugares escolhidos, nos portos, e para fazer o ante-projeto dos estaleiros.
3.ª Entrar em entendimento com estaleiros norte-americanos para obter a necessária cooperação técnica para fazer os projetos definitivos tanto da parte a ser executada desde já, como da parte a ser ampliada, futuramente.
4.ª Executar a construção dos estaleiros por meio de empreitada.
5.ª Explorá-los de preferência por arrendamento a firmas idôneas com as quais serão contratadas a construção dos navios constantes do programa de renovação e ampliação da frota que for aprovado pelo Governo.

A cooperação com estaleiros norte-americanos de 1.ª ordem irá permitir que o Brasil aproveite da experiência por eles adquirida e virá facilitar a formação de operariado nacional especializado.

Ao mesmo tempo que os estaleiros estiverem sendo construidos, dever-se-á cogitar da formação de engenheiros e de operários necessários a esse serviço especializado.

Para solucionar este vital problema, parecem necessárias as seguintes providências :

1.ª Mandar engenheiros brasileiros cuidadosamente selecionados, fazer estágio em estaleiros de 1.ª ordem norte-americanos.
2.ª Mandar alunos saidos das nossas escolas profissionais fazer estágio nos estaleiros da Ilha das Cobras do Ministério da Marinha e nos das empresas de navegação.
3.ª Aproveitar desde logo os estaleiros já existentes no país, particulares ou não, dando-lhes trabalho de acordo com as suas possibilidades e dentro do programa que for elaborado pela Comissão de Marinha Mercante. Como esclarecimento junto uma relação das principais carreiras existentes no território nacional (anexo n. 2).

4.ª Organizar escolas de formação e seleção de profissionais, depois da indispensavel revisão e adaptação da atual legislação trabalhista que limita a 18 anos a idade para a admissão de menores na indústria naval.

5.ª Contratar engenheiros e mestres de ofício na América do Norte para conduzir o trabalho dos estaleiros durante os três primeiros anos de funcionamento.

Por essa forma estou seguro que implantaremos a indústria da construção naval, em grande parte do Brasil, com todo o êxito e no mais curto espaço de tempo.

A simples título de esclarecimento, posso informar a V. Excia que, tomando como base obras similares já executadas no país, entre as quais a carreira da Ilha das Cobras da nossa Marinha de Guerra, poder-se-á estimar em 8.000 a 10.000 contos de réis o custo de uma carreira de lançamento para navios de alto mar, cujo casco, por ocasião do lançamento respectivo não exceda de 5.000 tons. de peso, e instalações complementares, de oficina, etc., excluidos, porem, o custo do terreno e de outras obras de acostagem ou de acesso marítimo que porventura tenham que ser executadas.

Uma tal carreira permitirá a construção ou montagem de navios com capacidade até 6.000 a 8.000 toneladas de carga (DW).

Adotando-se o mesmo critério, as carreiras pequenas poderão custar cada uma, cerca de 3.000 a 4.000 contos. Assim, as quatro carreiras exigirão uma despesa de 22.000 a 28.000 contos, não computada nessa avaliação as obras acessórias que porventura tenham que ser feitas, tais como, cais de acostagem para terminação da construção após o lançamento, dragagem para facil acesso, etc.

Se V. Excia. se dignar aprovar as linhas gerais deste programa, farei imediatamente a previsão das despesas preliminares para habilitar o Governo a entrar em ação.

Saude e fraternidade.

Exmo. Sr. General João de Mendonça Lima,
DD. Ministro da Viação e Obras Públicas.

Frederico Cezar Burlamaqui
Diretor

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

PORTOS	CARREIRAS					OFICINAS
	NOME	LOCAL	PROPRIETÁRIO	TONELAG.	CALADO	
Porto Alegre	Carreira n. I	I Chico Inglês	Alcaraz	400	3,00	Tem
Porto Alegre	Carreira n. 2	I Chico Inglês	Alcaraz	350	3,00	Tem
Porto Alegre	Carreira n. 3	I. Chico Inglês	Alcaraz	200	2.80	Tem
Porto Alegre	Carreira n. 4	I. Chico Inglês	Alcaraz	I50	2,50	Tem
Porto Alegre	Carreira n. 5	I. Chico Inglês	Alcaraz	I00	2,50	Tem
Porot Alegre	Carreira n. I	R. Vol. da Pátria	Só & Cia	50	3,60	Tem
Porto Alegre	Carreira n. 2	R. Vol. da Pátria	Só & Cia	80	3,60	Tem
Porto Alegre	Carreira n. 3	R. Vol. da Pátria	Só & Cia	140	4,20	Tem
Porto Alegre	Carreira n. 4	R. Vol. da Pátria	Só & Cia	30	2,40	Tem
Porto Alegre	Carreira n. 1	R. Vol. da Pátria	I. Martelete	400	2,00	Tem
Porto Alegre	Carreira n. 2	R. Vol. da Pátria	I. Martelete	300	2,00	Tem
Porto Alegre	Carreira n. 3	R. Vol. da Pátria	I. Martelete	200	1,50	Tem
Porto Alegre	Carreira n. 4	R. Vol. da Pátria	I Martelete	200	1,50	Tem
Porto Alegre	Carreira n. I	I. da Pintada	Mabilde, Cia	1200	3,50	Tem anexa a carr.
Porto Alegre	Carreira n. 2			250	2,20	
Porto Alegre	Carreira n. 3			250	2,20	
Porto Alegre	Carreira do Est. R. G. Sul	Praça 3 de Outubro	Estado do Rio Grande do Sul.	560	3,40	Tem
Rio Grande	Plano Inclinado	Mal. Andréia n. 8	Luiz Loré	1200	3,00	Tem anexa a carr.
Rio Grande	Plano Inclinado	Mal. Andréia n. 10	M. J. Fer. Jor	I200	3,90	Tem anexa a carr.
Rio Grande	— —	Terrapleno ligando o porto novo ao antigo	Estado do R. Grande do Sul	300	2,40	Tem anexa a carr.
Pelotas	Car Estaleiros Barros	Arroio Sta Bárbara	F. Barros da Silveira	70	1,70	Tem anexa a carr.
Pelotas	Car. Estaleiros Lima	Rua João Pessoa n. 1	Ibsen Viana	I10	2,00	Tem anexa a carr.
Pelotas	Car. Of. 3.ª Secção D. V Fluvial	Avenida Gaspar Martins	Estado do Rio Grande do Sul	60	I,20	Tem anexa a carr.

ESTADO DE SANTA CATARINA

PORTOS	CARREIRAS					OFICINAS
	NOME	LOCAL	PROPRIETÁRIO	TONELAG.	CALADO	
Itajaí	Car. da Fiscalização	Zona do Porto	Fiscalização	200	2,50	Tem
Itajaí	Car E. F. Santa Catarina	Zona do Porto	Est F Santa Catarina	80	—	Não
Itajaí	Car. de Paul & Cia	Zona do Porto	Paul & Cia	120	—	Não
Itajaí	Car de Antonio Ramos	Zona do Porto	Antonio Ramos	120	—	Não
Itajaí	Car. Comp. Malburg	Zona do Porto	Malburg	45	—	Não
Itajaí	Car. da Usina do Açucar "Adelaide"	Zona do Porto	Adelaide S/A	30	—	Não
Florianópolis	Car. Arataca	Baía do Sul	Carlos Hoepok S/A	1200	3,00	Tem
Florianópolis	Car. da Fiscalização Porto	Baía do Norte	Fiscalização	—	1,00	Tem

ESTADO DO PARANÁ

PORTOS	NOME	LOCAL	PROPRIETÁRIO	TONELAG.	CALADO	OFICINAS
Paranaguá	Carreira do Estado	Rócio	Estado	200	—	Tem anexa
Paranaguá	—	—	Alipio Santos	400	3,00	Tem

ESTADO DE SÃO PAULO

PORTOS	NOME	LOCAL	PROPRIETÁRIO	TONELAG.	CALADO	OFICINAS
Santos	Car. dos Docas do Santos	—	Docas de Santos	300	2,40	Tem
Santos	Stipanich & Diogo	—	Stipanich & Diogo	80	2.20	Tem
Santos	Domingos Stipanich	—	Domingos Stipanich	40	1.20	Tem
Santos	Joaquim Lopes Marinho	—	Joaquim Lopes Marinho	400	2,70	Tem
Santos	Firmino Cerabando	—	Firmino Cerabando	20	1.50	Tem
Santos	Comp. Brasileira de Frutas S/A	—	Comp. Bras. Frutas S/A	60	1,20	Tem
Santos	Comp. Santense de Naveg	—	Comp. Sant. Navegação	20	1,20	Tem
Santos	Comp. Naveg. Fluvial Sul Paulista	—	Comp. N. F. Sul Paulista	—	1,20	Tem
Santos	Wilson Sons & Cia. Ltd	—	Wilson Sons & Cia	200	2,40	Tem

DISTRITO FEDERAL

PORTOS	CARREIRAS					OFICINAS
	NOME	LOCAL	PROPRIETÁRIO	DIMENSÕES	TONELAG.	
Rio de Janeiro..	—	Ilha do Viana	Comp. N. N. Costeira	139 m x 12 m, 80	11.000	Tem
Rio de Janeiro..	—	Ilha do Viana	Comp. N N. Costeira	139 m x 12 m, 80	10.000	Tem
Rio de Janeiro..	—	Rua Carlos Seild	Ind Reunid. Caneco	—	2.000	Ofic. e estaleiro — Praia do Cajú.
Rio de Janeiro..	—	Praia do Cajú	Mayrink Veiga S/A	—	1.000	—
Rio de Janeiro..	—	Ilha da Conceição	Wilson Sons	—	550	Estaleiro.
Rio de Janeiro..	—	Ilha dos Ferreiros	Brasilian Coal	—	400	Tem
Rio de Janeiro..	—	Ilha do Viana	Comp. N. N. Costeira	72,m 80x26 m,25	250	Tem.
Rio de Janeiro..	—	Ilha do Viana	Comp. N N. Costeira	55 m x 16,50	120	Tem.
Rio de Janeiro..	—	Praia do Cajú	Fiscalização	—	5	Tem anexa.
Rio de Janeiro..	—	Rua Carlos Seild	Construtora Ltda	—	—	Estaleiro — Praia do Cajú.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO

PORTOS	NOME	LOCAL	PROPRIETÁRIO	DIMENSÕES	TONELAG.	OFICINAS
Niterói	—	R. Barão-Amazonas 1	Comp. Civilhidro	98 m x 10 m	1.300	Oficinas Civilhidro — Antiga Guanabara.
Niterói	—	R. Barão-Amazonas 20	—	45 m x 11 m	1.000	Estaleiro Técnico Niteroiense.
Niterói	—	—	Prado Peixoto	60 m x 9 m	800	—
Niterói	—	—	João da Silva Montes	55 m x 9 m	700	—
Niterói	—	R Barão-Amazonas 1	Comp. Civilhidro	70 m x 10 m	500	Ofic Civilhidro-Antiga Guanabara.
Niterói	—	—	Manoel Quadros	40 m x 8 m	500	—
Niterói	—	—	Wallace etc. Ltda	32 m x 8 m	200	—
Niterói	—	—	J. Quaresma	40 m x 13 m	150	—
Mangaratiba	—	Mangaratiba	Emp. Nav. Sul Flumin	—	120	Tem.
Angra dos Reis.	—	Baía de S. Bento	R. de Jan. Lighthrage	—	100	Não tem.
Angra dos Reis.	—	Tapera	Minist. Marinha	—	30	Tem anexa.

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

PORTOS	CARREIRAS — NOME	LOCAL	PROPRIETÁRIO	TONELAG.	CALADO	OFICINAS
—	—	I. Bento Ferreira	Leopoldina Railway	1.000	—	—
—	—	Conceição da Barra	Dias, Irmão & Cia	400	—	—
—	—	Barra Itapimirim	Soares & Irmão	300	—	—
—	—	Vitória	Dias Irmãos	300	—	—
—	—	Ilha da Fumaça	Antenor Guimarães C.	200	—	—
—		Vitória	João de D Pessôa	1.000	—	—

ESTADO DA BAÍA

PORTOS	NOME	LOCAL	PROPRIETÁRIO	TONELAG.	CALADO	OFICINAS
Baía	—	Itapagipe	Fiscalização do Porto	1.000	—	Tem

ESTADO DE ALAGOAS

PORTOS	NOME	LOCAL	PROPRIETÁRIO	TONELAG.	CALADO	OFICINAS
Maceió	—	—	—	—	—	Nova fundição Alagoana
Maceió	—	—	—	—	—	Fundição Progresso Brasil
Maceió	—	—	—	—	—	Comp. Força e Luz Nordeste do Brasil
Maceió	—	—	—	—	—	Great Western

ESTADO DE PERNAMBUCO

PORTOS	NOME	LOCAL	PROPRIETÁRIO	TONELAG.	CALADO	OFICINAS
Recife	—	—	Fiscalização	600	—	—
Recife	Carrei Wilson	Cinco Pontas	Wilson Sons	300	1, m 7	Tem anexa Duas do Estado
Recife	—	—	—	—	—	

ESTADO DA PARAIBA

PORTOS	NOME	LOCAL	PROPRIETÁRIO	TONELAG.	CALADO	OFICINAS
—	—	—	—	—	—	Comp. Pesca Norte do Brasil
—	—	—	—	—	—	Comp. Tecidos Paraibana
—	—	—	—	—	—	Administração do Porto

ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE

PORTOS	CARREIRAS					OFICINAS
	NOME	LOCAL	PROPRIEDADE	TONELAG.	CALADO	
Areia Branca....	Em construção	Areia Branca.....	Wilson Sons	80	—	
Macau.........	—	Macau...........	Cia. Comerc. Naveg.........	120	—	Cia. Comércio e Navegação
Macau.........	—	—	—	—	—	Antonio Nunes.....
Macau.........	—	—	—	—	—	Cia. Nacional de Navegação
Mossoró........	—	—	—	—	—	Terto Aires
Natal..........	—	—	—	—	—	Cia. Força e Luz Nordeste do Brasil e várias outras particulares de menor importância.

ESTADO DO CEARÁ

PORTOS	NOME	LOCAL	PROPRIEDADE	TONELAG.	CALADO	OFICINAS
Fortaleza.......	—	Fortaleza	Booth Line................	60	—	Booth Line
Fortaleza.......	—	Fortaleza	—	—	—	Estaleiro Leite Barbosa & Filho.
—	—	—	—	—	—	Estaleiro Leite Barbosa & Cia.
—	—	—	—	—	—	Estaleiro Boris Frères

ESTADO DE MATO GROSSO

PORTOS	NOME	LOCAL	PROPRIEDADE	TONELAG.	CALADO	OFICINAS
Corumbá.......	Migueis, Cº Ltda	—	Migueis, Cia. Ltda..........	300	3,60	Migueis, Cia. Ltda.
Corumbá.......	Irmãos Puccini .	—	Irmãos Puccini..............	300	4,50	Irmãos Puccini

ESTADO DO MARANHÃO

PORTOS	CARREIRAS					OFICINAS
	NOME	LOCAL	PROPRIETÁRIO	TONELAG.	CALADO	
São Luiz	—	Rua Cândido Mendes	Booth Line C° Ltd.	100	—	Tem oficina
São Luiz	—	Rua Cândido Mendes	Booth Line C°. Ltd.	50	—	Tem oficina
São Luiz	—	Rio Bacanga	Mearim S/A	60	—	Tem oficina
São Luiz	—	Rio Bacanga	Mearim S/A	60	—	Tem oficina
São Luiz	—	Rio Bacanga	Aracaty Campos	100	—	Tem oficinn

ESTADO DO PARÁ

PORTOS	NOME	LOCAL	PROPRIETÁRIO	TONELAG.	CALADO	OFICINAS
Belem	—	Val de Cães	Port of Pará	800	3,0	Tem anexa

ESTADO DO AMAZONAS

PORTOS	NOME	LOCAL	PROPRIETÁRIO	TONELAG.	CALADO	OFICINAS
Manaus	Carreira n. 1	Plano Inclinado	Amazon Engineering C°. L.	350	3,00	Tem anexa
Manaus	Carreira n. 2	Plano Inclinado	Amazon Engineering C°. L.	150	0,90	Tem anexa
Manaus	Carreira n 3	Plano Inclinado	Amazon Engineering C°. L.	500	3,00	Tem anexa
Manaus	Carreira n 4	Plano Inclinado	Amazon Engineering C°. L.	40	0,60	Tem anexa
Manaus	Carreira n. 5	Plano Inclinado	Amazon Engineering C°. L.	60	0,60	—
Manaus	Carreira n. 6	Plano Inclinado	Amazon Engineering C°. L.	150	0,90	Tem anexa
Manaus	Carreira n. 1	Praia de São Vicente	Francisco Gardon	60	1,20	Tem anexa
Manaus	Carreira n 2	R. F. José dos Inocentes	Francisco Gardon	30	0,90	Tem anexa
Manaus	Carreira n 1	Igarapé dos Educandos	Raymundo Marques	40	1,80	Tem anexa
Manaus	Carreira n 2	Igarapé dos Educandos	Raymundo Marques	40	1,80	Tem anexa
Manaus	Carreira n. 1	R. Wilkens de Matos	Eduardo Souza Pinto Cia.	120	1,80	Tem anexa
Manaus	Carreira n. 2	R. Wilkens de Matos	Eduardo Souza Pinto Cia	30	1,20	Tem anexa
Manaus	Progredidor	Praia de São Vicente	Dias dos Santos Cia. Ltda.	80	1,20	Tem anexa

DIQUES FLUTUANTES

Portos	Local	Nome	Comprimento	Largura	Calado	Proprietário
Rio de Janeiro	—	Afonso Pena	167,80	30,49	9,15	Marinha Nacional
Belem	Val de Cães	Afonso Peoa	70,11	19,56	4,50	Port of Pará

DIQUES FIXOS

Portos	Local	Nome	Comprimento	Largura	Calado	Proprietário
Rio de Janeiro	Ilha das Cobras	Santa Cruz	78.80	16,70	5,50	Marinha Nacional
Rio de Janeiro	Ilha das Cobras	Guanabara	128,90	21,30	6,10	Marinha Nacional
Rio de Janeiro	Ilha das Cobras	Arthur Bernardes	256,50	32,60	12,00	Marinha Nacional
Rio de Janeiro	Ilha do Mocanguê	N. 1	135,30	18.30	5,50	Lloyd Brasileiro
Rio de Janeiro	Ilha do Mocanguê	N. 2	115,50	15,25	5,20	Lloyd Brasileiro
Rio de Janeiro	Ilha do Viana	Cruzeiro	137,15	17,40	5,50	Comp. Nac. Navegação Costeira
Niterói	Niterói	Lahmeyer	162,90	22,20	9,35	Comp. Comércio e Navegação
Baía	—	Araujo Pinho	67,00	13,70	6,70	—
Belem	Val de Cães	Lauro Müller	70,11	19,56	4,50	Port of Pará
Corumbá	Ladário	—	85,00	15,00	4,50	—

Ouvida a comissão da Marinha Mercante, deixou ela de se manifestar sobre o programa deste Departamento de ordem geral consubstanciado nos cinco itens constantes do ofício acima transcrito, limitando-se a opinar pela construção de estaleiros nesta Capital com a indicação, como locais mais apropriados, a ponta da Areia e a ilha do Cajú, em Niterói.

Deixou tambem de se manifestar sobre um programa a ser seguido na reorganização da nossa marinha mercante nacional, assunto hoje de sua competência.

Encaminhadas essas duas informações por V. Excia. pela exposição de motivos n. 592, de 10 de junho ao Chefe da Nação, opinou V. Excia. pela construção das carreiras nesta capital como providência preliminar, o que foi por S. Excia. aprovado, ficando assim para posterior consideração o programa de ordem geral que tive a honra de apresentar a V. Excia. no ofício acima transcrito.

Cumprindo o resolvido tratou este Departamento da escolha do local para implantação dos estaleiros na baía de Guanabara e da execução de um projeto e orçamento a ser apresentado ao Governo.

JUSTIFICAÇÃO DA ESCOLHA DO LOCAL

— ILHA DA CONCEIÇÃO —

Tendo em vista o programa de desenvolvimento da construção naval em nosso país e que constituiu objeto da exposição de motivos G-97, feita ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, por este Departamento, em 29 de maio findo, vários foram os locais estudados detalhadamente para a instalação dessa indústria de vital interesse.

Examinou-se, desde logo, a possibilidade de estabelecê-la de preferência no litoral do Distrito Federal ou de Niterói, mas, as maiores facilidades foram encontradas nas ilhas, merecendo desde logo, entre estas, especial atenção as do Governador, Cajú e Conceição. Apesar, porem, da primeira oferecer ótimas condições para esse fim, deixou-se de considerá-la por ser muito distante dos centros vitais, o que não acontece com as duas outras que estão muito próximas dos estaleiros das ilhas do Viana, Mocanguê Pequeno e dos existentes nas próprias ilhas do Cajú e Conceição. Entre estas duas, porem deu-se preferência à última, da Conceição por oferecer melhores condições naturais do que a primeira, cuja melhor parte já é ocupada pela Companhia Comércio e Navegação.

A objeção mais ponderavel que se faz contra o estabelecimento de estaleiros em ilhas, é relativamente ao transporte de pessoal, o que realmente é um problema que deve ser encarado com certo cuidado,

apesar da grande maioria dos estaleiros da nossa baía estar localizada em ilhas. Se isso não bastasse, porem, poderiamos ainda afirmar que, no nosso caso, a construção de uma ponte com cerca de 200 metros de vão, ligando a ilha ao Continente, poderá resolver este problema, se não se quiser aproveitar a parte acidentada da própria ilha para o estabelecimento de vilas operárias.

As razões principais que nos levaram a optar pelo local acima, foram :

1.ª Boas profundidades e estabilidade do canal de lançamento.

2.ª Facilidade de lançamento, visto que será feito ao longo do extenso canal que se estende na direção norte, passando entre a ilha do Manuel João e a ponta da ilha de Santa Cruz.

3.ª Proximidade de outros grandes estaleiros, tornando mais rápida e eficiente a sua cooperação.

4.ª Grandes áreas disponiveis para o estabelecimento de indústrias conexas e de vilas operárias.

5.ª Boas fundações e facilidade de pedra para a construção.

O local escolhido para a construção das carreiras, como se vê pela planta junto de situação, é a enseada existente na extremidade norte da ilha da Conceição, entre os depósitos de carvão da firma Wilson, Sons & Cia. Ltda., a oeste e a ilha do Caximbaú a leste.

PLANO DE CONJUNTO

As instalações em causa teem como objetivo principal a construção naval e não a reparação de embarcações, o que constitue ponto de capital importância para a organização de um projeto da espécie. Efetivamente há uma parte comum à construção e à reparação de navios, mas, há outra que é a principal, cujas condições diferem, conforme a sua finalidade. Há carreiras e diques para a construção e os há para reparação e as suas características são diversas.

Não obstante haver, atualmente, na América do Norte, uma visivel preferência para os diques de construção nos novos estaleiros, pelas vantagens e facilidades que indubitavelmente oferecem à construção, preferimos nos cingir ao estudo das carreiras, como solução mais rápida e econômica.

Nestas condições, foi organizado um ante-projeto para a construção de navios até 150 metros de comprimento, 18 metros de boca e cujo peso de casco, por ocasião do lançamento, não exceda de 5.000 T, isto é, cerca de 33 T por metro de quilha.

As características principais das carreiras adotadas são, pois, em resumo :

Extensão da carreira em planta	150 m
Extensão da ante-carreira	92 m
Largura da carreira	44 m
Largura da ante-carreira	8 m
Bitola dos guindastes	6,25 m
Cota da extremidade da ante-carreira	— 2 m
Cota da extremidade da carreira	+12,52 m
Cota do terreno	+ 3,52 m
Cota do cais	+ 3,52 m
Rampa da carreira	6 %
Declividade do terreno	1 %
Distância entre eixos das ante-carreiras	20,70 m
Capacidade para navios cujo peso do casco não exceda no lançamento de	5.000 T

A enseada considerada permitirá o estabelecimento imediato de oito carreiras e sua ampliação futura até 10, em dois grupos de quatro carreiras duplas cada um e um de duas carreiras, para embarcações menores, bem como de um dique de 160 metros de comprimento, desde que se venha a aproveitar tambem a ilha do Caximbaú, e sem que se venha a interferir com qualquer das instalações congêneres existentes nas proximidades.

Inicialmente, porem, serão projetadas apenas três para um melhor aproveitamento do aparelhamento.

A disposição dada às carreiras permite reduzir o seu aparelhamento próprio, visto que cada guindaste poderá ser utilizado por duas carreiras contíguas.

Cada grupo de duas carreiras consta de um maciço com 44,0m. de largura e 150m de comprimento em planta; as ante-carreiras são constituidas por enrocamento arrumado, rematado por uma laje de concreto armado, sobre a qual assentam as longarinas de lançamento; elas se prolongam até a cota — 2,0 sob o zero hidrográfico, tendo 92,0m em projeção e 8,0m de largura. A sua extremidade é constituida por um pilar fundado ao ar comprimido, tendo 8,0m de comprimento e 2,0m de largura.

A rampa adotada foi de 6% (1/16,7), e uniforme em toda a extensão da carreira e da ante-carreira.

O masiço principal é constituido por muros laterais de alvenaria de pedra, com enrocamento de alívio e núcleo de aterro feito de pre-

ferência por processo hidráulico, capeado por uma laje de distribuição em concreto armado, tudo calculado para uma sobrecarga uniforme de 10 T/m2, ou seja para a hipótese de lançamento de um casco de peso até 5.000 T, isto é, para 20 T por metro de viga, e um coeficiente de 40% de impacto.

De início do muro de contensão do aterro das carreiras pela encosta da ilha parte um cais marginal, do qual 150,0 m são para atracação de navios até 9,0m de calado. A faixa de terreno reservada para este cais marginal tem 50,0m de largura em toda a extensão do cais de 9,0m, reduzindo-se para 25,0m ao longo do maciço da carreira. Esse cais destina-se à descarga de material para a construção dos navios.

Nos terrenos contíguos serão localizados os edifícios para oficinas, sala de riscos, almoxarifado, administração, usina de força, compressores de ar, vestiários e refeitórios do pessoal, instalações sanitárias, etc.

A rede de energia elétrica, de distribuição de água potavel e de ar comprimido se estenderá na canaleta projetada ao longo de todas as carreiras.

O aparelhamento para montagem dos navios se comporá de guindastes de pórtico inteiro com raio de ação máximo de 26,0m e 10 T de capacidade e que correrão sobre trilhos paralelamente ao eixo das carreiras e cada um podendo servir, simultaneamente, as duas carreiras laterais e de compressores de ar para rebitagem, tomadas de corrente para solda elétrica, etc. Os trilhos dos guindastes serão assentes sobre uma laje nervurada.

As oficinas serão devidamente equipadas com aparelhamento para o fim em vista e se comporão da parte mecânica, ferraria, carpintaria, marcenaria, fundição, etc.

O cais será provido de linhas férreas para movimentação de pequenos vagões e tratores a óleo ou elétricos, de guindastes e de armazens para guarda de material.

Foi, tambem, prevista a futura ligação da ilha do Caximbaú com a da Conceição por meio de enrocamento, com o que se obterá uma nova área que poderá servir de depósito para material pesado ou qualquer outro fim.

A parte sul, plana, da ilha poderá, no futuro, ser aproveitada para o estabelecimento de indústrias conexas à de construção naval, assim como a parte acidentada, para o estabelecimento de vilas operárias.

O presente plano foi organizado apenas em linhas gerais, pelo que é de toda a conveniência que a respeito sejam ouvidas organizações americanas, especializadas na matéria, visto tratar-se de um empreendimento vultoso e de grande responsabilidade.

ANTE-PROJETO E ORÇAMENTO

O ante-projeto das carreiras, acima descrito, conforme desenhos juntos, encontra-se inteiramente concluido e com o seu orçamento prestes a ser terminado, aguardando, apenas, o resultado das sondagens geológicas em andamento para a confirmação do previsto quanto às fundações ou então para a sua substituição para *diques de construção*.

A previsão já feita estima em 39.300:000$0, a construção das três carreiras e demais obras complementares de cais, oficinas, etc.

Esse ante-projeto e orçamento terei a honra de submeter à apreciação de V. Excia., dentro dos primeiros meses do ano de 1942, como subsídio para a solução de um problema de tão magna importância.

Cabe-me ainda acrescentar que a solução geral do problema, foi deslocada para o Conselho Federal do Comércio Exterior com a nomeação de uma grande comissão na qual é esse Ministério representado pelo ilustre e competente engenheiro deste Departamento, Fernando Viriato de Miranda Carvalho.

Com prazer declaro a V. Excia. que apresentado à Comissão do C.F.C.E. pelo engenheiro Miranda Carvalho, o programa geral deste Departamento constante do offcio G-97, acima transcrito e demais providências tomadas, como base de estudo, foram todas por ela aceitas, dependendo a solução completa, por essa comissão, das informações solicitadas à Comissão de Marinha Mercante sobre o programa a seguir quanto a reorganização da nossa frota mercante.

RELOTAÇÃO DO PESSOAL

Por uma comissão nomeada pelo Governo, foi estudada, por largo espaço de tempo, a relotação do pessoal nos vários Ministérios, relotação essa aprovada pelo decreto n. 6.446, de 31 de outubro de 1940.

Nas informações que prestei a vários membros dessa comissão, demonstrei que o projeto que ela tinha em vista realizar, no que dizia respeito a este Departamento, não atendia às suas necessidades presentes, e muito menos às futuras, dado o desenvolvimento dos seus serviços nos últimos anos, declarando-lhes que, se tal projeto viesse a ser aprovado, traria grandes embaraços a esses serviços e impossibilidades de atendê-los com eficiência, principalmente na parte do seu pessoal técnico.

Apesar dessas informações, que certamente coincidiram com as de outros chefes de serviço desse Ministério, a comissão levou avante o seu trabalho com a mesma orientação, tendo sido aprovado, na base que ela propôs, pelo decreto n. 6.446, acima referido. Com intuito

de evitar a deficiência de rendimento dos serviços a meu cargo, e desorganização mesmo de alguns deles, cumprí o decreto n. 6.446 e, dirigindo a V. Excia., o ofício G-278, de 19 de dezembro de 1940, abaixo transcrito, pedí vênia para sugerir a V. Excia. obter do Chefe da Nação o adiamento da relotação desse Ministério, até que um novo estudo fosse feito das necessidades de pessoal, nos vários orgãos que o compõem.

Ofício G-278, de 19 de dezembro de 1940:

> "Cumprindo o decreto n. 6.446, de 31 de outubro próximo passado, sinto-me no dever de vir à presença de Vossa Excelência, demonstrar a situação precária em que ficará este Departamento, no que se refere, principalmente, a seu pessoal técnico, e isso porque a comissão incumbida da relotação dos vários Ministérios, onde havia um representante de V. Excia., em vez de estudar, por uma análise sistemática dos orgãos de serviço, a situação de cada um, adotou um processo empírico, prejudicando o bom andamento dos serviços por deficiência de pessoal.
>
> Demonstrou a comissão, no que respeita a este Departamento, desconhecer, por completo, as atribuições e realizações em curso deste orgão de serviço.
>
> Preocupou-se, exclusivamente, em não aumentar o quadro desse Ministério e, por isso, tirar pessoal de orgão de serviços organizados, como o de que se trata, para atender a outros, recentemente criados.
>
> Pela situação anterior à lei n. 284, continha este Departamento 464 funcionários de várias carreiras, lotação que passou a 463, após essa lei (quadro n. 1). Pela lotação proposta pela comissão, e aceita pelo citado decreto, esse número baixou a 316, com uma redução total de 147 funcionários, ou quase 32%, como tudo se verifica pelo quadro anexo n. 1.
>
> As grandes reduções do pessoal administrativo, desenhista e práticos de engenharia poderão ser corrigidas com pessoal mensalista, havendo necessidade para isso de um aumento da verba correspondente.
>
> A dos engenheiros, porem, tornar-se-á impraticavel, visto não ser possivel obter profissionais que, sem a menor possibilidade de acesso, se sujeitem a receber 43$0, por dia de serviço, e pela verba de obras.
>
> A lotação que este Departamento havia estudado, para atender aos desejos do Governo, e admitindo a possibilidade

de preencher os claros do pessoal administrativo, desenhistas e práticos de engenharia, com extranumerários ou pessoal de obras, é a que se encontra no quadro n. 2, reduzindo o número existente de 463 funcionários, para 387, com uma diminuição, assim de 76, nas várias carreiras.

Nesse estudo, foi diminuido, sem prejuizo do serviço, o número de engenheiros, de 93, para 90.

Diante do exposto, peço vênia para sugerir a V. Excia. obter de S. Excia., o Sr. Presidente da República, o adiamento da relotação desse Ministério, até que um novo estudo seja feito sem prejuizo dos vários orgãos de serviço que o compõem.

Saude e Fraternidade.

Exmo. Sr. General João de Mendonça Lima,

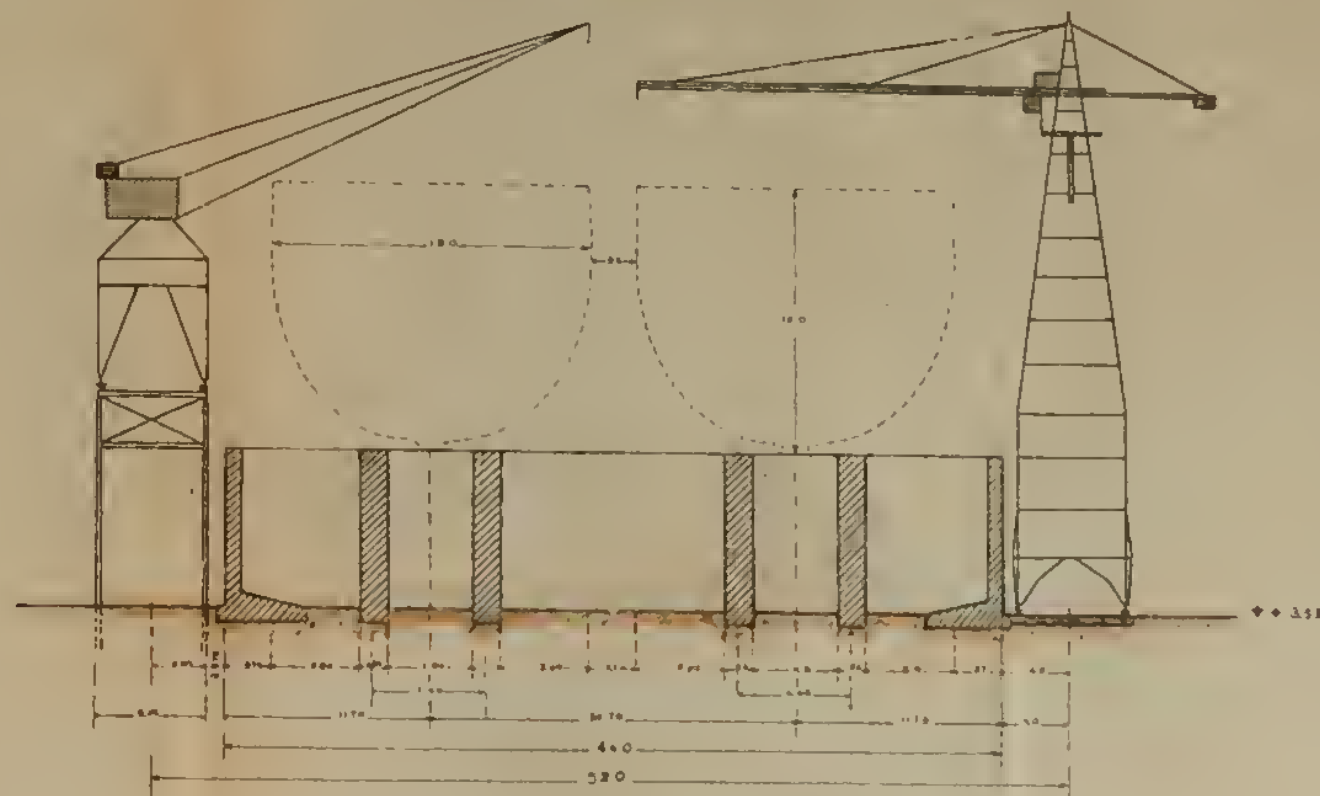
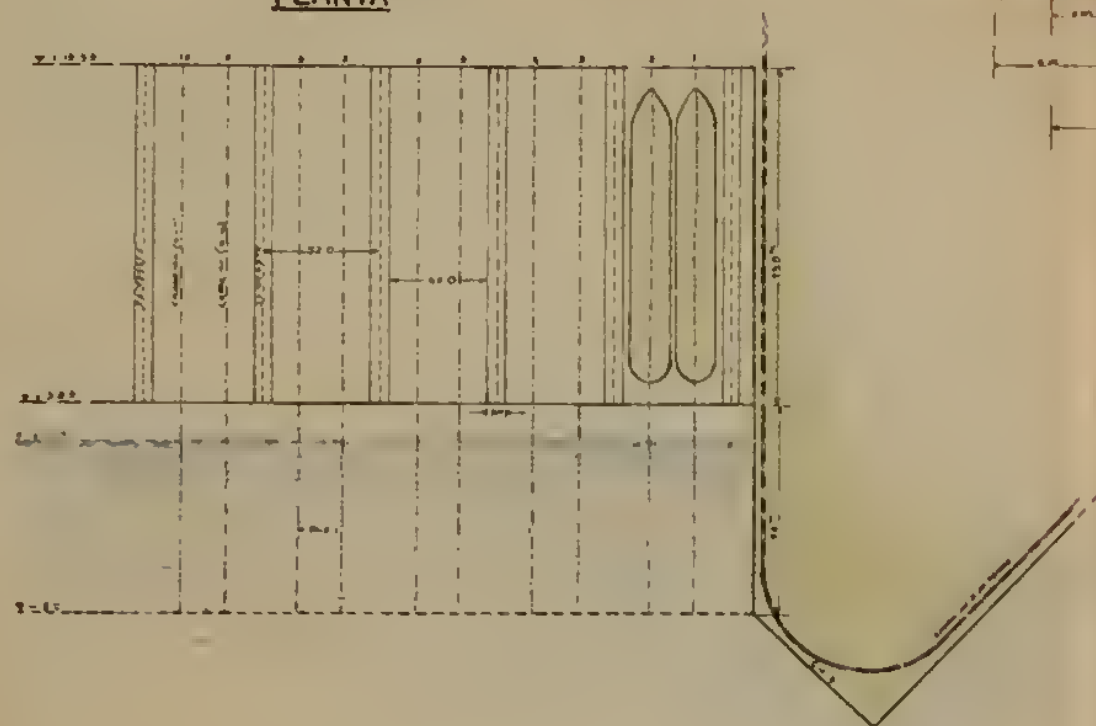
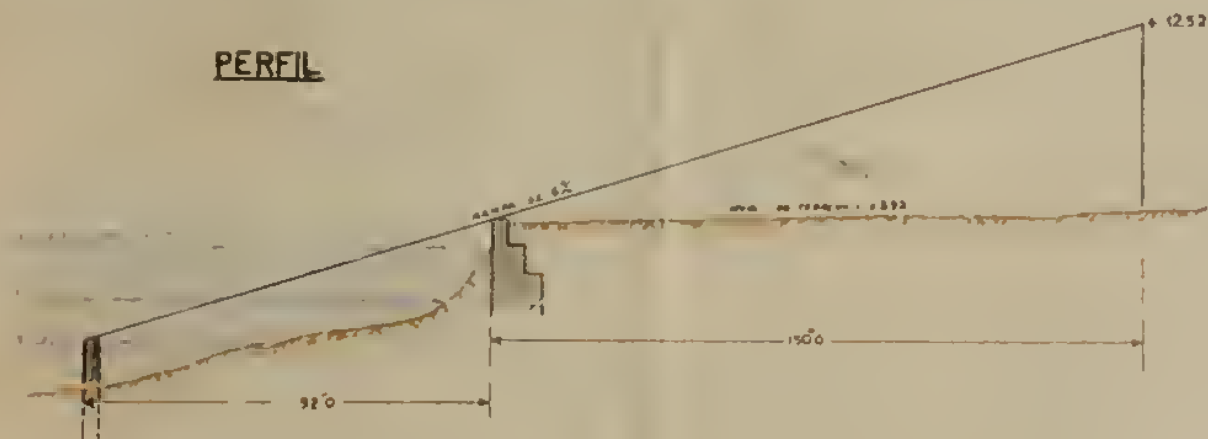
DD. Ministro da Viação e Obras Públicas.

Frederico Cezar Burlamaqui.

Quadro n. I

CARREIRAS	SITUAÇÃO ANTERIOR A LEI N. 284.	SITUAÇÃO ATUAL DEPOIS DA LEI N 284	SITUAÇÃO CRIADA PELA COMISSÃO DE LOTAÇÃO	PESSOAL A MENOS COMPARANDO COM O DA PROPOSTA ACEITA PELA RELOTAÇÃO-DECRETO 6446
Datilógrafos	46	45	30	15
Desenhistas	11	10	8	2
Engenheiros	93	93	79	14
Escriturários (ex escreventes)	83	82	57	25
Oficiais administrativos (ex oficiais)	89	89	58	31
Práticos de engenharia (ex aux. técnicos)	78	80	49	31
Serventes (ex contínuos e Serventes)	64	64	35	29
	464	463	316	147

ANTE-PRO
CONSTRU
Es
+ 3.52
+ 12.52
+ 12.52
NIVEL DO TERRENO = + 3.52
150.0
IMPRENSA NACIONAL

ANTE-PROJÉTO DE CARREIRAS A SEREM CONSTRUIDAS NA ILHA DA CONCEIÇÃO
(Rio de Janeiro)
Escalas 1:2.000 1:2.500 1:1000
CÓRTE TRANSVERSAL
PLANTA
PERFIL

GRUPO DE
LEMENTARES
DA "CONCEIÇÃO"

D.N.P.N.
PERSPECTIVA DO ANTE-PROJÉTO DO GRUPO DE
10 CARREIRAS E INSTALAÇÕES COMPLEMENTARES
A SEREM CONSTRUIDAS NA ILHA DA "CONCEIÇÃO"
Rio de Janeiro
1941

Quadro n. II

CARREIRAS	LOTAÇÃO EM VIGOR DADA PELA LEI N. 284	LOTAÇÃO PROPOSTA PELO DEPARTAMENTO	PESSOAL A MENOS COM A LOTAÇÃO PROPOSTA
Engenheiros	93	90	3
Práticos de engenharia	80	60	20
Desenhistas	10	10	—
Oficiais administrativos	89	74	15
Escriturário	82	63	19
Datilógrafos	45	41	4
Serventes	64	49	15
	463	387	76

A relotação adotada pelo decreto n. 6.446 foi posta em prática e continúa em vigor, mas reconheceu esse Ministério enganós e defeitos surgidos com a redistribuição do pessoal feita, por esse decreto, tendo V. Excia. determinado em 13 de março de 1941, por intermédio do Serviço do Pessoal, que elementos fossem enviados para a revisão da aludida relotação o que apressei-me em cumprir pelo seguinte ofício, com referência ao anterior acima transcrito:

Ofício G.-57 — c/1 anexo — Em 24 de março de 1941 :

"Exmo. Sr. :

Em cumprimento ao despacho de V. Excia., que me foi transmitido pelo ofício n. 1.678, de 13 do corrente, da Diretoria de Pessoal desse Ministério, relativo à correção de enganos e defeitos surgidos com a redistribuição do pessoal feita pelo decreto n. 6.446, de 31 de outubro último, tenho a honra de informar a V. Excia. que, pelo ofício G.278, de 19 de dezembro último, junto por cópia, já submetí à consideração de V. Excia., os defeitos que, a meu ver, existem na referida relotação, no que diz respeito a este Departamento, com grandes prejuizos para o bom andamento dos seus serviços.

Em anexo ao citado ofício, encontrará V. Excia., no quadro n. II, o estudo feito por este Departamento, para a relotação, que julgo dever ser adotada para esta repartição.

Ainda como esclarecimento, tenho a honra de enviar a V. Excia., no quadro anexo, a distribuição do pessoal, pelas várias dependências deste Departamento.

Saude e Fraternidade.

Exmo. Sr. General João de Mendonça Lima,
DD. Ministro da Viação e Obras Públicas.

Frederico Cezar Burlamaqui
Diretor

DISTRIBUIÇÃO DO PESSOAL NECESSÁRIO PARA ATENDER AOS SEUS SERVIÇOS

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL E FISCALIZAÇÕES (DISTRITOS) NOS ESTADOS	CARREIRAS								
	ENGENHEIROS	PRAT. DE ENGENHARIA	DESENHISTAS	OFICIAIS ADM.	ESCRITURÁRIOS	DATILÓGRAFOS	CHEFE DE PORTARIA	SERVENTES	TOTAIS
Administração Central	25	4	10	36	10	12	1	12	110
Fisc. (Distrito) de Amazonas	3	2	—	2	2	1	—	2	12
Fisc. (Distrito) de Pará	3	2	—	2	2	1	—	2	12
Fisc. (Distrito) de Maranhão	3	2	—	2	2	1	—	2	12
Fisc. (Distrito) de Ceará	3	3	—	2	3	1	—	2	14
Fisc. (Distrito) do Rio Grande do Norte	3	3	—	2	3	1	—	2	14
Fisc. (Distrito) de Paraíba	2	2	—	1	2	1	—	2	10
Fisc. (Distrito) de Pernambuco	3	3	—	3	3	2	—	2	16
Aparelhagem Norte (Recife)	2	2	—	1	1	1	—	—	7
Fisc. (Distrito) de Alagoas	3	2	—	1	1	1	—	1	9
Fisc. (Distrito) de Sergipe	3	2	—	1	1	1	—	1	9
Fisc. (Distrito) da Baía	4	4	—	3	5	2	—	2	20
Fisc. (Distrito) do Espírito Santo	3	2	—	1	2	1	—	1	10
Fisc. (Distrito) do Estado do Rio	3	2	—	1	2	1	—	2	11
Fisc. (Distrito) do Rio de Janeiro e Ap. Sul	6	6	—	4	8	4	—	3	31
Fisc. (Distrito) de São Paulo	4	4	—	2	4	2	—	2	18
Fisc. (Distrito) do Paraná	3	2	—	2	2	1	—	2	12
Fisc. (Distrito) de Santa Catarina	6	6	—	4	4	3	—	4	27
Fisc. (Distrito) do Rio Grande do Sul	5	4	—	3	4	3	—	3	22
Fisc. (Distrito) de Mato Grosso	3	3	—	1	2	1	—	2	12
TOTAIS	90	60	10	74	63	41	1	49	388

NOTA. — Para as comissões de estudos e obras não se estabeleceu lotação fixa por serem elas de carater transitório. O seu pessoal quando necessário será tirado principalmente da Administração Central e das várias Fiscalizações mais próximas.

Acompanha o quadro de distribuição em seguida.

Essa distribuição não poude ser feita em virtude da deficiência em número do pessoal com que ficou dotado o Departamento, nos dois quadros determinados pela relotação, Administração Central e Comissões e Fiscalizações, sendo ainda de notar a extinção do quadro de auxiliares-técnicos, passando os interinos, então existentes, a mensalistas como auxiliares de engenheiros.

Para a deficiência de engenheiros que podia ser suprida com a admissão de engenheiros diaristas, pela verba de obras, embora tenha aumentado a diária para 50$0, essa admissão se torna impraticavel porque nas empresas particulares e nas autarquias criadas pelo Governo, encontram os nossos engenheiros facilidades de obter o dobro dessa remuneração.

Trata-se assim de um problema cuja solução afeta diretamente o bom andamento dos serviços e que por isso precisa ser modificada a que foi adotada pelo decreto n. 6.446, dotando este Departamento e outros orgãos desse Ministério do pessoal técnico de que carecem, no seu quadro permanente, elevando tambem os padrões de início e fim de carreira.

Para os engenheiros que devam ser admitidos na qualidade de mensalistas ou diaristas de obras é tambem indispensavel aumentar os máximos das mensalidades e diárias vigorantes afim de ser possivel obtê-los e de vencer a concorrência dos empregos particulares e autarquias, que pagam mais e oferecem garantias idênticas às dos quadros permanentes.

MOVIMENTO GERAL DO PROTOCOLO DO DNPN EM 1941

PAPÉIS	MOVIMENTO DE ENTRADA		
	GABINETE	SECRETARIA	TOTAL.
Avisos	—	90	90
Portarias	—	—	—
Papeletas	—	400	400
Requerimentos	—	341	341
Ofícios	—	8.251	8.251
Telegramas	—	3.061	3.061
Cartas	—	168	168
Circulares	—	80	80
TOTAL	—	—	12.391
	MOVIMENTO DE EXPEDIÇÃO		
	GABINETE	SECRETARIA	TOTAL
Avisos	—	—	—
Portarias	—	315	315
Papeletas	—	—	—
Requerimentos	—	—	—
Ofícios	231	4.917	5.148
Telegramas	325	1.730	2.055
Cartas	281	—	281
Circulares	—	—	—
TOTAL	—	—	7.799

NOTA. Transitaram pelo Gabinete em 1941, 4.845 processos.

UTILIZAÇÃO DAS VERBAS ORÇAMENTÁRIAS

Verba 1 — Pessoal — do art. 4.º, anexo 20, do decreto-lei n. 2.920, de 30 de dezembro de 1940

	DISTRIBUIDA	DESPENDIDA	SALDOS
PESSOAL DO QUADRO			
Manaus	$	$	$
Pará	133:200$00	115:650$00	17:550$00
Maranhão	131:400.00	128:786$70	5:613$30
Ceará	274:836$70	250:476$40	21:360$30
Natal	133:200$00	121:122$60	12:077$40
Maceió	103:200$00	90:138$80	13:061$20
Recife	327:600$00	311:006$30	16:593$70
Cabedelo	139:200$00	137:888$60	1:311$40
Baía	390:648$00	360:881$70	29:766$30
Aracajú	62:400$00	62:400$00	$
Vitória	112:800$00	105:520$40	7:279$60
Rio de Janeiro (1)	$	$	$
Administração Central (1)	$	$	$
Angra dos Reis (2)	$	$	$
Santos	159:600$00	152:610$00	6:990$00
Paranaguá	114:000$00	113:300$00	700$00
Santa Catarina	302:400$00	270:106$70	32:293$30
Rio Grande do Sul	298:443$30	286:761$10	11:682$20
Corumbá	68:400$00	68:400$00	$
PESSOAL EXTRANUMERÁRIO			
Manaus	13:200$00	13:200$00	
Pará	53:400$00	51:110$00	2:290$00
Maranhão	76:200$00	70:622$60	5:577$40
Ceará	142:800$00	140:641$80	2:158$20
Natal	496:800$00	481:134$90	15:665$10
Recife	673:800$00	658:159$50	15:640$50
Cabedelo	148:800$00	137:888$60	1:311$10
Baía	222:275$00	221:875$00	400$00
Aracajú	23:400$00	21:433$30	1:966$70
Vitória	42:000$00	38:312$90	3:687$10
Rio de Janeiro	1.219:800$00	1.196:345$40	23:454$60
Administração Central	258:000$00	244:929$00	13:071$00
Angra dos Reis	$	7:200$00	3:600$00
Santos	13:200$00	13:200$00	$
Paranaguá	60:000$00	56:850$00	3:150$00
Santa Catarina	169:200$00	166:188$70	3:011$30
Rio Grande do Sul	182:400$00	182:400$00	$
Corumbá	31:200$00	31:069$00	131$00
PESSOAL EXTRANUMERÁRIO DIARISTA			
Rio de Janeiro	61:500$00	3:2876$00	28:624$00
Natal	186:600$00	183:461$80	3:138$20
Santos	36:900$00	34:666$00	2:234$00
Corumbá	2:000$00	1:600$00	400$00

(1) Deixam de ser registadas as importâncias do pessoal do quadro, visto o pagamento de semelhante pessoal ser feito englobadamente com todo o quadro I, pela D. P. V..

(2) Deixam de ser registadas as importâncias referentes ao pessoal do quadro, visto a Fiscalização do Porto do Rio de Janeiro não organizar as folhas de pagamento.

	DISTRIBUIDA	DESPENDIDA	SALDOS
PESSOAL AD. DO PORTO NATAL			
Natal	122:400$00	121:320$60	1:079$40
PESSOAL ADIDO			
Administração Central	$	$	$
Pará	22:800$00	22:800$00	$
DIFERENÇA DE VENCIMENTOS			
Pará	1:968$00	1:968$00	$
Ceará	1:248$00	1:248$00	$
Natal	33:600$00	31:680$00	1:920$00
Cabedelo	1:248$00	1:248$00	$
Vitória	48$00	28$00	20$00
Administração Central	$	18:639$40	$
Paranaguá	48$00	48$00	$
Santa Catarina	1:994$00	874$10	1:119$90

Verba, 2.ª do art. 4.º, anexo 20, do decreto-lei n. 2.920, de 30 de dezembro de 1940

Concedida			4.518:000$00
Distribuida:	à Fiscalizações	2.448:619$60	
	à Administração Central	2.069:380$40	4.518:000$00
Despendida:	Pelas Fiscalizações	2.344:717$93	
	Pela Administração Central	1.964:037$70	4.309:655$630
Saldos:	Nas Fiscalizações	103:902$67	
	Na Administração Central	104:440$70	208:344$37
	Total da verba		4.518:000$00

Discriminação das distribuições, despesas e saldos

	DISTRIBUIDO	DESPENDIDO	SALDO
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL			
Sub-02	845:000$00	843:118$50	1:881$50
Sub-04	160:000$00	159:930$00	70$00
Sub 03	20:000$00	20:000$00	$
Sub-13	145:000$00	143:713$50	1:286$50
Sub-17	90:000$00	86:265$60	3:734$40
Sub-10	445:375$00	442:781$20	2:593$80
Sub-25	60:153$00	60:153$00	$
Sub-28	13:912$40	13:509$00	403$40
Sub-29	136:000$00	77:699$30	58:300$70
Sub-30	6:500$00	6:500$00	$
Sub-33	2:000$00	1:200$00	800$00
Sub-35	15:000$00	15:000$00	$
Sub-37	18:000$00	7:595$90	10:404$10
Sub-38	20:000$00	2:955$60	17:044$40
Sub-40	50:500$00	46:501$20	3:998$80
Sub-42	11:940$00	9:008$70	2:931$30
Sub-41	30:000$00	29:006$20	993$80
FISC. DE MANAUS			
Sub-04	2:000$00	1:980$00	20$00
Sub-13	2:000$00	1:960$00	40$00
Sub-17	2:000$00	2:000$00	$
Sub-19	2:000$00	1:996$00	3$10
Sub-28	500$00	$	500$00
Sub-29	1:000$00	1:000$00	$
Sub-30	500$00	500$00	$
Sub-31	4:200$00	4:200$00	$
Sub-35	1:000$00	1:000$00	$
Sub-37	500$00	108$10	391$90
Sub-40	500$00	500$00	$
Sub-42	1:000$00	1:000$00	$
FISC. DO PARÁ			
Sub-04	2:000$00	2:000$00	$
Sub-13	2:000$00	1:994$00	6$00
Sub-17	2:000$00	2:000$00	$
Sub-19	2:000$00	2:000$00	$
Sub-28	500$00	250$00	250$00
Sub-29	1:000$00	$	1:000$00
Sub-30	500$00	500$00	$
Sub-31	3:600$00	3:600$00	$
Sub-35	1:000$00	1:000$00	$
Sub-37	500$00	57$10	442$90
Sub-40	500$00	500$00	$
Sub-42	1:000$00	806$00	194$00

	DISTRIBUIDO	DESPENDIDO	SALDOS
FISC. DO MARANHÃO			
Sub-04	2:000$00	1:990$00	10$00
Sub-13	1:000$00	960$00	40$00
Sub-17	2:000$00	1:999$30	$70
Sub-19	2:000$00	1:995$00	5$00
Sub-28	500$00	200$00	300$00
Sub-29	2:000$00	1:981$10	18$90
Sub-30	300$00	300$00	$
Sub-31	4:320$00	4:320$00	$
Sub-35	1:000$00	282$00	718$00
Sub-37	500$00	200$00	300$00
Sub-40	500$00	$	500$00
Sub-42	500$00	495$00	5$00
FISC. DO CEARÁ			
Sub-04	3:000$00	3:000$00	$
Sub-13	2:000$00	1:997$00	3$00
Sub-17	3:000$00	2:997$70	2$30
Sub-19	5:000$00	4:991$40	8$60
Sub-28	500$00	500$00	$
Sub-29	2:000$00	1:985$20	14$80
Sub-30	500$00	375$00	125$00
Sub-35	1:000$00	1:000$00	$
Sub-37	1:000$00	877$70	122$30
Sub-40	500$00	500$00	$
Sub-42	1:000$00	480$00	520$00
FISC. DE NATAL			
Sub-04	4:000$00	3:997$70	2$30
Sub 13	2:000$00	650$00	1:350$00
Sub 17	4:000$00	3:996$50	3$50
Sub-19	40:000$00	39:956$60	43$40
Sub-25	10:000$00	9:398$50	601$50
Sub-28	500$00	490$00	10$00
Sub-29	2:000$00	$	2:000$00
Sub-30	500$00	499$80	$20
Sub-35	2:000$00	1:500$00	500$00
Sub-37	18:000$00	18:000$00	$
Sub-40	2:000$00	1:989$50	10$50
Sub-42	1:000$00	979$20	20$80
FISC. DE MACEIÓ			
Sub-04	2:000$00	1:998$00	2$00
Sub-13	2:000$00	2:000$00	$
Sub-17	1:000$00	1:000$00	$
Sub-19	1:000$00	1:000$00	$
Sub-28	500$00	$	500$00
Sub-29	1:000$00	$	1:000$00
Sub-30	300$00	$	300$00
Sub-31	3:000$00	3:000$00	$
Sub-35	1:000$00	1:000$00	$
Sub-37	500$00	85$80	414$20
Sub-40	500$00	$	500$00
Sub-42	1:000$00	668$60	331$40
FISC. DE RECIFE			
Sub-04	4:000$00	3:999$00	1$00
Sub-13	2:000$00	2:000$00	$
Sub-17	7:000$00	6:999$60	$40
Sub-19	18:000$00	17:998$60	1$40
Sub-25	10:000$00	9:999$70	$30
Sub-28	1:000$00	990$00	10$00
Sub-29	3:000$00	3:000$00	$
Sub-30	700$00	696$20	3$80
Sub-35	3:000$00	3:000$00	$
Sub-37	2:500$00	1:638$30	861$70
Sub-40	7:000$00	6:999$80	$20
Sub-42	1:000$00	991$00	9$00

	DESTRIBUIDO	DESPENDIDO	SALDOS
FISC. DE CABEDELO			
Sub-13	1:000$0	1:000$0	—
Sub-17	1:000$0	909$2	$8
Sub-19	5:000$0	4:997$4	2$557
Sub-29	1:000$0	—	1:000$0
Sub-30	300$0	299$9	— $1
Sub-35	1:000$0	1:000$0	
Sub-37	500$0	122$4	377$6
Sub-40	500$0	500$0	—
Sub-42	560$0	560$0	—
FISC. DE ARACAJÚ			
Sub-04	2:000$0	1:073$5	26$5
Sub-13	2:000$0	2:000$0	—
Sub-17	1:000$0	1:000$0	—
Sub-19	2:000$0	1:995$6	4$4
Sub-28	500$0	500$0	—
Sub-29	1:000$0	1:000$0	—
Sub-30	300$0	121$2	178$8
Sub-31	2:400$0	2:400$0	—
Sub-35	1:000$0	1:000$0	—
Sub-37	500$0	—	500$0
Sub-40	500$0	500$0	—
FISC. DA BAÍA			
Sub-04	4:000$0	4:000$0	—
Sub-13	2:000$0	—	2:000$0
Sub-17	7:000$0	6:999$3	$7
Sub-19	10:000$0	0:999$7	$3
Sub-25	8:000$0	7:999$4	$6
Sub-28	1:000$0	1:000$0	—
Sub-29	3:000$0	3:000$0	—
Sub-30	500$0	500$0	—
Sub-31	25:200$0	25:033$3	166$7
Sub-35	3:000$0	3:000$0	—
Sub-37	2:000$0	1:767$6	232$4
Sub-40	2:000$0	2:000$0	—
Sub-42	1:500$0	—	1:500$0
FISC. DE VITORIA			
Sub-04	2:000$0	1:775$0	225$0
Sub-13	2:000$0	1:985$0	15$0
Sub-17	2:000$0	1:998$2	1$8
Sub-19	3:000$0	2:990$0	10$0
Sub-28	500$0	500$0	—
Sub-29	1:000$0	—	1:000$0
Sub-30	300$0	297$6	2$4
Sub-31	8:400$0	8:400$0	—
Sub-35	1:000$0	1:000$0	—
Sub-37	500$0	500$0	—
Sub-42	500$0	422$4	77$6
FISC. DO RIO DE JANEIRO			
Sub-04	90:000$0	75:406$2	14:593$8
Sub-13	25:000$0	24:695$3	304$7
Sub-17	50:000$0	43:415$8	6:584$2
Sub-19	130:625$0	130:625$0	—
Sub-25	89:847$0	89:544$2	302$8
Sub-28	7:087$6	7:087$6	—
Sub-30	6:000$0	6:000$0	—
Sub-35	8:000$0	8:000$0	—
Sub-37	23:000$0	14:385$8	8:614$2
Sub-40	5:000$0	5:000$0	—
Sub-42	10:000$0	6:922$9	3:077$1

	DISTRIBUIDO	DESPENDIDO	SALDOS
FISC. DE ANGRA DOS REIS			
Sub-04	2:000$000	1:990$000	10$000
Sub-13	1:000$000	998$000	2$000
Sub-17	1:000$000	970$000	30$000
Sub-29	1:000$000	1:000$000	$
Sub-30	300$000	300$000	$
Sub-31	5:400$000	5:400$000	$
Sub-35	1:000$000	1:000$000	$
Sub-37	500$000	296$900	203$100
Sub-40	500$000	500$000	$
FISC. DE SANTOS			
Sub-04	4:000$000	443$200	3:556$800
Sub-13	2:000$000	2:000$000	$
Sub-17	8:000$000	5:000$000	3:00$000
Sub-19	7:000$000	6:983$600	16$400
Sub-28	500$000	290$000	210$000
Sub-29	2:000$000	$	2:000$000
Sub-30	500$000	500$000	$
Sub-31	1:800$000	$	1:800$000
Sub-35	2:000$000	1:602$400	397$600
Sub-37	1:000$000	$	1:000$000
Sub-40	500$000	500$000	$
Sub-2	1:500$000	1:140$800	359$200
FISC. DE PARANAGUÁ			
Sub-02-b)	275:000$000	275:000$000	$
Sub-04	3:000$000	2:920$000	80$000
Sub-13	2:000$000	1:703$700	296$300
Sub-17	2:000$000	1:982$000	18$000
Sub-19	4:000$000	3:989$100	10$900
Sub-25	2:000$000	1:971$900	28$100
Sub-28	500$000	490$000	10$000
Sub-29	2:000$000	1:999$100	$900
Sub-30	300$000	293$000	7$000
Sub-35	1:000$000	1:000$000	$
Sub-37	1:000$000	651$600	348$400
Sub-40	500$000	145$000	355$000
Sub-42	1:000$000	976$100	23$900
FISC. DE SANTA CATARINA			
Sub-02-b)	350:000$000	347:106$000	2:894$000
Sub-04	4:000$000	3:999$500	$500
Sub-13	2:000$000	1:992$500	7$500
Sub-17	6:000$000	5:999$900	$100
Sub-19	110:000$000	109:993$500	6$500
Sub-25	8:000$000	7:998$100	1$900
Sub-28	500$000	500$000	$
Sub-29	5:000$000	4:999$800	$200
Sub-30	700$000	699$600	$400
Sub-31	2:100$000	2:075$000	25$000
Sub-35	3:000$000	2:956$100	43$900
Sub-37	3:000$000	1:823$900	1:176$100
Sub-40	3:000$000	2:999$700	$300
Sub-42	3:000$000	3.000$000	$
FISC. DO RIO GRANDE DO SUL			
Sub-02-b)	530:000$000	520:160$000	9:840$000
Sub-04	8:000$000	8:000$000	$
Sub-13	2:000$000	1:995$000	5$000
Sub-17	10:000$000	9:989$900	10$100
Sub-19	212:000$000	199:861$500	12:138$500
Sub-25	12:000$000	12:000$000	$
Sub-28	1:000$000	1:000$000	$
Sub-29	5:000$000	4:996$800	3$200
Sub-31	8:980$000	8:960$000	20$000

	DISTRIBUIDO	DESPENDIDO	SALDOS
Sub-35	3:000$000	3:000$000	$
Sub-30	700$000	699$700	$300
Sub-37	6:000$000	5:818$800	181$200
Sub-40	5:000$000	5:000$000	$
Sub-42	3:000$000	2:974$800	25$200
FISC. DE CORUMBÁ			
Sub-04	2:000$000	$	2:000$000
Sub-13	1:000$000	$	1:000$000
Sub-17	1:000$000	$	1:000$000
Sub-10	1:000$000	$	1:000$000
Sub-28	500$000	$	500$000
Sub-29	1:000$000	$	1:000$000
Sub-30	300$000	214$200	85$800
Sub-35	1:000$000	146$800	853$200
Sub-31	4:800$000	4:800$000	$
Sub-37	500$000	$	500$000
Sub-40	500$000	$	500$000
Sub-42	500$000	$	500$000

RECAPITULAÇÃO

SUBCONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDO	DESPENDIDO	SALDOS
02-b)	2.000:000$000	1.985:384$500	14:615$500
03	20:000$000	20:000$000	$
04	300:000$000	279:402$100	20:597$900
13	200:000$000	193:644$000	6:356$000
17	200:000$000	185:613$000	14:387$000
19	1.000:000$000	984:155$130	15:844$870
25	200:000$000	199:064$800	935$200
28	30:000$000	27:306$600	2:693$400
29	170:000$000	102:661$300	67:338$700
30	20:000$000	19:296$200	703$800
31	76:000$000	73:988$300	2:011$700
33	2:000$000	1:200$000	800$000
35	50:000$000	47:487$300	2:512$700
37	80:000$000	53:929$900	26:070$100
38	20:000$000	2:955$600	17:044$400
40	80:000$000	74:135$200	5:864$800
41	30:000$000	29:006$200	993$800
42	40:000$000	30:425$500	9:574$500
TOTAIS	4.518:000$000	4.309:656$630	208:344$370

Verba 3.ª do art. 4.º, anexo 20, do decreto-lei n. 2.920, de 30 de dezembro de 1940

SUBCONSIGNAÇÃO 01-16

LOCAL	DISTRIBUIDA	DESPENDIDA	SALDOS
Administração Central	10:000$000	$	10:000$000
SUBCONSIGNAÇÃO 06-16			
Manaus	396:000$000	312:147$200	83:852$800
Pará	300:000$000	238:482$300	61:517$700
Maranhão	340:000$000	257:665$200	82:334$800
Maceió	100:000$000	77:881$800	22:118$200
Baía	400:000$000	282:960$000	117:040$000
Santos	150:000$000	125:000$000	25:000$000
Rio de Janeiro	47.020:000$000	44.011:835$452	3.008:164$548
TOTAIS	48.706:000$000	45.305:971$952	3.400:028$048
SUBCONSIGNAÇÃO 18-16			
Administração Central	20:000$000	$	20:000$000
SUBCONSIGNAÇÃO 35-16			
Recife	6:000$000	6:000$000	$
Cabo Frio	5:000$000	488$500	4:511$500
Administração Central	19:000$000	1:000$000	18:000$000
TOTAIS	30:000$000	7:488$500	22:511$500
SUBCONSIGNAÇÃO 36-16			
Administração Central	1.450:000$000	1.449:879$000	121$000
Natal	560:000$000	560:000$000	$
Recife	210:000$000	200:988$000	12$000
Cabedelo	10:000$000	9:950$000	50$000
Santa Catarina	120:000$000	119:998$900	1$100
Cabo Frio	150:000$000	148:303$800	1:696$200
TOTAIS	2.500:000$000	2.498:119$700	1:880$300

Verba 5.ª do art. 4.º, anexo 20, do decreto-lei n. 2.920, de 30 de dezembro de 1940

SUBCONSIGNAÇÃO 02-16-a)

LOCAL	DISTRIBUIDA	DESPENDIDA	SALDOS
PARÁ	455:000$000		
Marajó	$	400:000$000	$
Santarem	$	45:000$000	$
Cametá	$	10:000$000	$
MARANHÃO	450:000$000	448:291$800	1:708$200
CEARÁ	278:000$000	277:998$700	1$300
NATAL	2.350:000$000	$	$
Cais	—	1.432:546$500	$
Cunhaú (barra)	$	149:850$000	$
Macáu (porto)	$	200:000$000	$
Maxaranguape (dunas)	$	199:999$200	$900
Areia Preta (dunas)	$	99:998$400	$
Melhoramentos de rios	$	100:000$000	
Turma de construção	$	167:605$000	
MACEIÓ	30:000$000	30:000$000	$
RECIFE	350:000$000	350:000$000	$
ARACAJÚ	760:000$000		
Sta Maria (canal)	$	272:509$700	$
Japaratuba (rio)	$	227:454$200	68$100
Dunas	$	259:968$000	$
BAÍA	1.615:400$000	$	$
São Roque	$	725:400$000	$
Itaparica	$	219:994$300	$
Canavieiras	$	70:000$000	788$000
Porto Seguro	$	80:000$000	$
Belmonte	$	519:217$700	$
RIO DE JANEIRO	869:600$000	867:032$200	2:567$800
SANTA CATARINA	5.200:000$000	$	$
Laguna	$	1.490:405$800	$
Itajaí	$	3.709:115$300	478$900
RIO GRANDE DO SUL	450:000$000	450:000$000	—
COMISSÕES			
REDE FLUVIAL BAIANA	953:000$000	$	$
Porto Seguro	$	76:100$000	$
Canavieiras	$	72:702$000	$
Itacaré	$	35:800$000	$
Joazeiro	$	15:000$000	$
Santa Sé	$	23:573$000	$
Remanço	$	20:000$000	$
Barra	$	15:880$000	$
Rio Branco	$	3:650$000	$
Carinhanha	$	20:000$000	$
Januária	$	50:000$000	$
Barreiros	$	14:450$000	$
Estudos	$	88:100$200	$
Sobradinho e Curralinho	$	517:744$800	$

LOCAL	DISTRIBUIDA	DESPENDIDA	SALDOS
Rio Iguassú	1.030:000$000	1.029:974$700	25$300
Rede Catarinense	1.530:000$000	1.528:905$800	1:094$200
Lagoa Mirim	3.100:000$000	3.099:233$200	766$800
Cabo Frio	250:000$000	191:024$100	58:975$900
São João da Barra	200:000$000	184:295$000	15:705$000
Rio Parnaiba	680:000$000	680:000$000	$
Administração Central	449:000$000	447:101$100	1:898$900
TOTAIS	21.000:000$000	20.915:920$700	84:079$300
SUBCONSIGNAÇÃO 04-16			
Natal	48:000$000	48:000$000	$
Administração Central	52:000$000	$	52:000$000
TOTAIS	100:000$000	48:000$000	52:000$000

ESTADO DO AMAZONAS

Porto de Manaus — Continuaram as obras de que carece essc porto e a sua exploração comercial a cargo da Manaus Harbour Ltd., de acordo com o primitivo contrato de concessão autorizado pelo decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, e termo de 25 do mesmo mês e ano, transferindo a essa Companhia por contrato de 22 de setembro de 1902, com registo do Tribunal de Contas de 10 de janeiro de 1903, e sucessivamente modificado pelos decretos ns. 8.554, de 13 de fevereiro de 1911, 10.883, de 6 de maio de 1914 c 14.940, de 10 de agosto de 1921.

Não percebe essa Companhia o auxílio do imposto adicional de 10%, papel, sobre os direitos de importação, que substituiu o de 2%, ouro, tendo sido as importâncias arrecadadas recolhidas ao Tesouro Nacional como renda ordinária.

Tarifas portuárias — Continuaram em vigor as tarifas aprovadas pelos atos citados no relatório do exercício anterior com a alteração aprovada pela portaria n. 596, de 4 de dezembro de 1940, em vigor a partir de sua publicação no *Diário Oficial* de 8 de março.

Essa alteração consistiu em mandar acrescentar às tabelas D e J as seguintes observações:

"*e* — Provisoriamente, as taxas desta tabela, relativas a aluguéis de castanhas (II) ficam reduzidas de 25% no segundo mês e de 50% no terceiro mês e seguintes;

"*f* — provisoriamente, enquanto durar a guerra, a taxa (e) por quilo de castanha, por mês ou fração, fica substituida pela de 1%, *ad valorem* por mês, qualquer que seja o número de meses.

Tomadas de Contas — Em 31 de dezembro, a tomada de contas relativa ao exercício de 1940 estava ainda em estudos na divisão competente, para ser submetida à aprovação de V. Excia., prevalecendo assim a referente ao exercício já citado no relatório de 1940, com aprovação de V. Excia., pelo aviso n. 3.563, de 2 de dezembro de 1940.

Cais e aparelhamento do porto — Continuou o porto com as mesmas extensões de cais já referidas no relatório anterior e aparelhamento, apenas aumentado este de duas chatas, de aquisição autorizada até o máximo de 96:441$4 pelo decreto n. 6.871, de 17 de fevereiro.

Obras de Conservação e Reparos — Foram feitas obras de conservação e reparos nos armazens, nas armações das plataformas, boias flutuantes bem como na casa de máquinas, almoxarifado, guindastes, tratores, carros elétricos, linhas férreas, aparelhos de carga, rebocador, pontões, material flutuante e demais dependências do porto, na importância de 430:149$2.

RESUMO DE DADOS ESTATÍSTICOS

Movimento de Mercadorias — No ano de 1941 o movimento geral de mercadorias nesse porto foi de 202.258 toneladas, inferior, portanto, de 1.800 toneladas, ou 0,9%, ao de 204.058, obtido em 1940; e dividiu-se em 2.579 toneladas de importação do estrangeiro, 138.220 de importação de cabotagem, 21.343 de exportação para o estrangeiro e 40.116 de exportação por cabotagem.

Comparando estes resultados com os do ano de 1940, respectivamente de 3.287, 131.230, 31.930 e 37.611 toneladas, verifica-se diminuição no movimento de longo curso, tendo como causa a conflagração européia e mais acentuada na exportação, e aumento no movimento de cabotagem, sendo aquelas diminuições respectivamente de 708 toneladas, ou 21,5%, e 10.587 toneladas, ou 49,6%; e estes aumentos respectivamente de 6.990 toneladas, ou 5,3%, e 2.505 toneladas, ou 18,1%.

Movimento de Navios — Em 1941 o porto de Manaus foi frequentado por 894 navios, com 285.359 toneladas de registo, dos quais apenas 19 de longo curso, todos estrangeiros, com 5.303 toneladas, e 875 de cabotagem, nacionais, com 280.056 toneladas. Estas duas tonelagens, comparadas com as obtidas em 1940, respectivamente de 58.037 e 307.215 toneladas de registo demonstram ter havido um decréscimo geral, muito acentuado em longo curso, como resultado da conflagração européia, com uma diferença de 52.734 toneladas, ou 90,9% em relação a tonelagem de 1940; e quanto à diminuição em cabotagem, acha-se 27.159 toneladas, equivalentes a 8,8%.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias em 1941, foi de 3.708:746$0, enquanto que em 1940 foi de 3.877:231$2, donde um decréscimo de 168:485$2, equivalente a 4,3%. O imposto adicional de 10% em 1941 foi de 171:694$2, contra 4.101:617$0 em 1940, com o decréscimo geral de 221:176$8, equivalente a 5,4%, sendo a parte correspondente ao imposto adicional de 10% não utilizado pela concessionária, como renda, visto, nesse porto ser considerado como receita ordinária da União.

ESTADO DO PARÁ

Porto de Belem e Navegação do Amazonas — Continuaram o porto de Belem e a navegação da Amazônia sob a direção da Administração Autônoma dos Serviços de Navegação da Amazônia e da Administração do Porto do Pará S.N.A.P.P., entidade criada pelo decreto-lei número 2.154, de 27 de abril de 1940.

De acordo com o art. 7.º desse decreto-lei, deveria ser aprovado e publicado, dentro de prazo determinado, o decreto referente à regulamentação da citada entidade o que não tendo sido ainda feito, na forma do art. 19, deve ela estar se regulando pelas disposições dos respectivos regulamentos do Lloyd Brasileiro e Administração do Porto do Rio de Janeiro.

Pelo decreto-lei n. 2.931, de 31 de dezembro de 1940, com vigência a partir de sua publicação em 7 de janeiro de 1941, resolveu o Governo auxiliar essa entidade com a importância anual de réis 4.500:000$0 em dinheiro, por dotação orçamentária ou crédito especial, auxílio esse que seria entregue no início de cada exercício e escriturado como receita, sujeita à prestação de contas anual, mandando ainda fosse esse auxílio entregue tambem pelo exercício de 1940 pela verba orçamentária correspondente.

Para atender ao auxílio de 1941, foi aberto o crédito especial de 4.500:000$0, pelo decreto-lei n. 2.951, de 16 de janeiro de 1941, com registo do Tribunal de Contas em 7 de fevereiro.

Pelo decreto-lei n. 2.147, de 25 de abril de 1940, tinha sido aberto o crédito especial de 12.000:000$0, para atender ao pagamento da encampação da Amazon River Steam Navigation (1911), cujo acervo foi entregue à S.N.A.P.P.

O posterior decreto-lei n. 86, de 15 de abril de 1941, deu nova aplicação a esse crédito, mandando que ele fosse utilizado no pagamento de todas as dívidas da Amazon River que havia sido encampada e no pagamento à Companhia Serras de Navegação e Comércio (Henrique Lage) das prestações que haviam sido entregues à Port of Pará, representante da totalidade dos acionistas e debenturistas, sendo o saldo que se verificar entregue à S.N.A.P.P., para seu aparelhamento, aquisição de navios e demais despesas correlatas.

Em 10 de janeiro, foi assinado no Gabinete de V. Excia., um convênio de tráfego mútuo entre a S.N.A.P.P., e o Lloyd Brasileiro, com publicação no *Diário Oficial* de 15 do mesmo mês.

Ainda pelo decreto-lei n. 3.736, de 22 de outubro foram estendidos aos navios da S.N.A.P.P. os favores de que gozam os do Lloyd Brasileiro constantes do disposto nos arts. 19, 20 e 21 da lei n. 420, de 10 de abril de 1937.

Nada mais posso acrescentar sobre essa entidade que, apesar das disposições legais vigentes em contrário e das ordens de V. Excia., se nega a ter relações com a dependência deste Departamento a Fiscalização do porto do Pará, em virtude da interpretação que dá a autonomia de que goza.

Os balancetes mensais da sua gestão que é obrigada a apresentar em virtude do art. 18. do decreto-lei n. 2.154, não tem transitado por este Departamento nem tão pouco foi levada a efeito a tomada de contas anual a que tem de se submeter na forma desse artigo.

Vários expedientes tive a honra de dirigir à V. Excia., sobre a situação acima descrita.

RESUMO DE DADOS ESTATÍSTICOS

Movimento de Mercadorias e Receita — Devido à recusa sistemática por parte da administração dos Serviços de Navegação da Amazônia e Administração, do Porto do Pará (S.N.A.P.P.), a fornecer quaisquer dados estatísticos, deixou a Fiscalização do Porto de coligir os dados sobre o movimento de mercadorias, a renda bruta das taxas portuárias e o imposto adicional de 10%, com prejuizo para a regularidade do serviço de estatística, não obstante a ordem dada por V. Excia. àquela administração neste sentido, conforme foi comunicado a esta Diretoria por ofício n. 1.409, de 30 de agosto de 1941.

Movimento de Navios — O movimento de navios em 1941, poude ser obtido, por não depender da S.N.A.P.P.

Em 1941 frequentaram o porto 913 navios, com 853.732 toneladas de registo, dos quais 177 de longo curso, com 304.372 toneladas, e 736 de cabotagem, com 549.360 toneladas.

Comparadas estas tonelagens com as obtidas em 1940, que foram respectivamente de 467.047 e 572.340 toneladas de registo, verifica-se decréscimo geral, que em longo curso e de 162.675 toneladas, ou 34,8%, e em cabotagem de 22.980 toneladas, ou 4,0%, resultando no movimento total um decréscimo de 185.655 toneladas, ou 17,9%.

COMISSÃO DE ESTUDOS E OBRAS NA ILHA DE MARAJÓ E PORTOS DO PARÁ

Prosseguiram, normalmente, durante o ano, esses estudos e obras até setembro pela Fiscalização do Porto do Pará, ficando depois a cargo dessa Comissão, criada pela Portaria n. 200, de 1 de outubro, com a execução dos seguintes trabalhos:

Levantamentos, nivelamentos e sondagens topo-hidrográficas do Rio Ararí, desde a Boca do Lago "Ararí" até a cidade de Cachoeira, numa extensão de 62.650 metros, para conhecimento exato do leito do rio e de suas margens; sondagens hidrográficas no Lago Ararí, numa extensão de 110 quilômetros quadrados; Levantamentos e sondagens hidrográficas do rio Genipapocú, numa extensão de 28.300 metros, desde o Lago Ararí, até o Lago Tartarugas; levantamentos e sondagens hidrográficas do rio Tartarugas, desde o Lago Tartarugas, até a sua confluência com o Rio Amazonas, na costa noroeste da Ilha de Marajó, numa extensão de 23.200 metros; levantamentos e sondagens hidrográficas do Rio Anajás-Mirím, desde a sua confluência com o Rio Ararí, no lugar denominado "Flor do Anajás", até sua bifurcação com os igarapés Jacaré, Retiro e Araçateua, numa extensão de 22.400 metros; levantamentos e sondagens hidrográficas do igarapé Jacaré e canal de ligação com o igarapé Mata-Fome, afluente do rio Mocões, numa extensão de 21.700 metros; reconhecimento geral do rio Goiapé, desde a sua foz, no rio Ararí, à montante e próximo à cidade de Cachoeira até o Lago Santa Cruz, situado entre as fazendas que vai até a Ilha do Gogo, na fazenda Santa Maria; montagem do marégrafo na cidade de Cachoeira.

Obras — Construção de barragem de terra com estaqueamento, cortinas e faxinas de madeiras cujas características são : 36 metros de vão, 2,50 de altura, 8,00 de base, 1,50 de coroamento com 600 metros cúbicos de aterro; construção de um batelão lameiro, de itauba, de fundo movel, com capacidade para 50 metros cúbicos; construção de uma casa flutuante coberta de palha de ubussú, para depósito e transporte de lenha com capacidade para depósito de seis metros cúbicos de lenha e moradia de 10 homens; construção de um barracão coberto de palha de ubussú na fazenda "Tuiuiú", para depósito de lenha, com 4,00m x 3,00m e capacidade para 15 metros cúbicos de lenha; construção de um bate-estacas de madeira, para um martelo de 400 quilos; preparo de sete canoas; reparos gerais e conservação em todo o material flutuante; prosseguimento da derrubada e queima das árvores nas margens do rio Ararí e limpeza do leito, à montante da cidade de Cachoeira, desde o Igarapé do Lago, até o porto do "Pau Grande", na fazenda "Natal", numa extensão de 6.000 metros.

OBRAS NO LAGO ARARÍ

Com uma extensão de 22 quilômetros por 7 de largura e uma superfície de 100 quilômetros quadrados, aproximadamente, armazena esse lago, em determinada época do ano, 322 milhões de metros cúbicos de águas da chuva, equivalente, portanto, à capacidade do açude "General Sampaio", no município Canindé, no Estado do Ceará. Toda esta água desaparece durante os últimos três meses do ano, por escoamento pelos rios Ararí, Genipapocú e Tartarugas e pela evaporação que é elevada. Nesses meses é grande a penúria de água, ficando o gado, e os habitantes, sem a necessária para beber e para usos domésticos. Alem de escassa, fica salobra, barrenta e grossa. Para evitar esses graves inconvenientes foi fechada com uma barragem de terra, a título de experiência, o lugar denominado "Boca do Lago", na confluência do rio Ararí com o lago Ararí. O resultado dessa obra de emergência foi o melhor possivel, pois o gado das fazendas vizinhas acorreu-se para alí em consideravel número e a água não faltou à população. Diante desse resultado, será construida, ainda a título de experiência, uma barragem movel que resolverá certamente, em parte, o problema de açudagem e irrigação nesse e em outros pontos da Ilha de Marajó, obra que será realizada no próximo exercício.

RIOS TARTARUGAS E GENIPAPOCÚ

Os serviços de limpeza e desobstrução desses dois rios, em prosseguimento aos que foram executados no ano anterior, permitiram a conclusão de sua medição e sondagens preliminares, desde o lago Ararí até o rio Amazonas, numa extensão de 33.700 metros.

Os grandes "bamburrais" alí existentes, os densos aningais e extensos miritizais que entulbam o leito e as margens desses rios, muito dificultaram a marcha dos trabalhos que somente puderam ser levados a efeito, com penosos sacrifícios de quantos se dispuseram a vencê-los, no desejo de ver realizado um serviço tão necessário e no qual ninguem mais acreditava, e com razão, que pudesse ser feito, tal o estado em que já se achavam esses dois rios, cujos cursos se desenvolvem em uma zona hoje quase deserta, por se haver tornado em "mondongos" inacessiveis, em qualquer época do ano.

O desmonte da barragem de terra, que havia sido construido bá mais de 100 anos, situada a 2.600 metros à montante da foz do Tartarugas, de par com a derrubada, queima e limpeza do leito deste rio, veio contribuir para o escoamento das vastas áreas marginais que constituem os chamados *mondongos*, onde outrora existiam magníficos campos de criação e fazendas alí estabelecidas. Com o escoamento desses "mondongos", foi possivel queimar uma grande parte dos "bamburrais" e "balcedos", durante os três últimos meses do ano, excepcionalmente favoraveis pela ausência de cbuvas.

O lago Tartarugas, com 2.200 metros de extensão e que não é mais do que uma grande "baixa" nas cabeceiras dos rios Genipapocú e Tartarugas, está completamente obstruido por densos aningais, através dos quais foram abertas picadas para a passagem das canoas, em serviço de medição.

O trabalho, através desses aningais, é dos mais penosos e arriscados e somente poude ser executado de dentro das próprias canoas, morosamente, porque não permitindo ao trabalhador fazê-lo de dentro do rio, pela grande quantidade de sangue-sugas que alí proliferam de tal modo que, a mais rápida imersão de uma qualquer parte do corpo, esses terriveis animais, ávidos de sangue, atacam-na com grande sofrimento, para as suas vítimas. O pavor que os trabalhadores teem desses animais, é superior àquele que possuem dos jacarés, com os quais podem lutar com vantagem, pela astúcia de que usam para combatê-los.

DRAGAGEM

Prosseguiu regularmente a dragagem do rio Ararí, no trecho compreendido entre o "Furo da Laranjeira" e a foz do igarapé Puca. Fez-se uma revisão no canal dragado nesse trecho, em virtude de grande quantidade de folhas e detritos provenientes das margens do rio, recentemente limpas, trazidos, pelas enxurradas, das margens, quando inundadas.

Por ocasião dos trabalhos aflorou uma pedra em frente da ponte de jusante da "Ilhinha", situada abaixo do Araquiçaua. Fez-se o necessário derrocamento. Trabalharam nesse serviço as dragas Engenheiro Bento Miranda, de alcatruzes e o escavador "Priestman", a vapor, montado no lameiro "Mirím".

Simultaneamente, prosseguiu o fechamento por meio de cortinas de madeiras e faxinas, dos "furos" entre as três ilhas situadas no estuário do Ararí, entre "Copacabana" e "Itacuã".

Esse serviço tem por escopo aumentar a velocidade da correnteza, nesse trecho, de modo a fazer-se a dragagem natural do canal de navegação, na margem direita do rio. Os efeitos do tal trabalho já se fazem sentir, satisfatoriamente.

Todas essas obras teem sido levadas a efeito, atingindo ao duplo fim de melhorar a navegação e de sanear essa vasta zona de criação, até então abandonada.

PORTO DE CAMETÁ

Procedeu-se ao levantamento topo-hidrográfico do rio Tocantins, desde a "Aldeia dos Parijós" até a ponta do Mará, numa extensão de 11.630 metros, necessário afim de melhor ser estudado o

efeito das correntes fluviais e as modificações por que teem passado o leito do rio e, consequentemente, a causa ou causas provaveis do desmonte do litoral dessa cidade e dos barrancos adjacentes o que, aliás, vem acontecendo desde época anterior a 1874, conforme se verifica pelo relatório que nessa época apresentou o engenheiro Julião H. Corrêa de Miranda ao Presidente da Província do Pará, que o mandou àquela cidade "*para examinar as obras existentes e acabadas, o que convinha para sua conservação e das que se fizessem, e quais os trabalhos absolutamente indispensaveis*". Dando conta de sua missão informou esse engenheiro :

> "— que a 1.ª e 2.ª secção de cais apresentam todas as condições de uma boa construção, sem que se note fenda alguma, nem mesmo depressões sensiveis em toda sua extensão; mas que, descendo a um exame minucioso, observou em alguns pontos que mais de 22 metros de alicerces se achavam quasi 30 centímetros acima do solo, variando o seu nivel em consequência da corrente das águas. Que pelas sondagens que fez reconheceu ainda que junto à ponte onde atracam os vapores da companhia de navegação do Amazonas, e em suas imediações, a uma pequena distância do cais, existe uma ribanceira, cortada quasi a prumo, seguida de uma grande profundidade, onde contaram-lhe que há anos desaparecera uma casa, assim como que para o primitivo alicerce para a construção do cais foi preciso deitar algumas barcadas de pedra. Que à vista destes fatos é de recear que para o futuro, por motivo da ação incessante do rio, venha a sofrer essa parte da obra, por isso que, continuando a haver excavações na superfície do solo, que é de pouca consistência, formado de argila misturada com areia fina, ficarão os alicerces cada vez mais descobertos, e haverá, necessariamente, um escorregamento para fora. E por estas e outras considerações, declarou aquele engenheiro que é indispensavel desviar as correntes das águas de sobre o alinhamento do cais, formando assim uma grande enseada, opinando pela continuação da obra na extensão de 44 metros, na extremidade N. E. do porto, que servirá de quebra-mar, e bem assim lembrou outras obras".

Pelos estudos e observações ora feitas, julgou o chefe da Comissão que três são as causas dos desmoronamentos verificados durante esses longos anos: primeira, os ventos dominantes de Nordeste que, mais intensos durante a estiagem, quando as águas do rio baixam, consideravelmente, e as vagas fortemente agitadas, incidem na base do barranco, determinando o seu solapamento que trás, em consequência, a quéda da barreira cujos elementos são arrastados pelas vagas e cor-

rentes fluviais, dando lugar, em parte à formação de bancos que, dia a dia, veem modificando, sensivelmente, o regime do rio. Outra causa é a das copiosas chuvas que, tangidas, fortemente, pelos ventos, precipitam-se, obliquamente, de encontro aos barrancos desagregando a parte superior dos mesmos, fendilhando-os em estrias horizontais e sulcos verticais, produzindo o seu desmoronamento. As enxurradas vindas de terra e descendo pelos barrancos determinam, tambem, de distância em distância, profundos sulcos. Finalmente, a tereeira causa, é a crescente excavação do leito do rio, cujo talvegue, à medida que os bancos fronteiros avançam, aproxima-se do litoral da cidade, em constante ameaça.

Por informações no local, verificou-se que o canal de navegação, outrora mais próximo da margem direita, dirige-se atualmente, desde a Ponta do Mará para a cidade, devido aos bancos que veem se formando da margem direita para a margem esquerda, onde está a cidade.

Examinando o litoral da frente da cidade de Cametá, em uma extensão de 1.372 metros, desde o Matadouro Municipal até o Trapiche da Usina, à jusante da Praia das Mercês, verifica-se que aí foram feitas, ao tempo do Império, algumas obras de valor como: cais, muros de sustentação e escadas, tudo de alvenaria de pedra, com argamassa de cal, terra e areia.

Alguns trechos do cais antigo, ruiram, completamente, e deles nada mais se poderá aproveitar; outros, porem, em uma extensão de 324 metros, ainda estão em regulares condições, embora ameaçados do mesmo fim, se não forem acudidos desde já.

A atual administração municipal tambem construiu 160 metros de muro de arrimo, em frente do Cais do Porto Real, como proteção a este.

Obras — As obras mais urgentes a serem feitas no porto de Cametá, no próximo exercício, são as seguintes: Consolidação da base e revestimento externo dos trechos de cais e muros de sustentação, com argamassa de cimento e areia, tomando-se, previamente, as fendas e juntas existentes, com argamassa de cimento e areia; estacadas de madeira nos trechos mais desprotegidos e ameaçados; enrocamento em frente destes e daqueles trechos, de modo a evitar, quanto possivel, a ação das vagas; construção de "espigões" em cortinas de madeiras e faxinas, nos pontos julgados, com o fim de desviar, — pela sedimentação que se vier a dar nas praias — as correntes fluviais que ameaçam o litoral. Somente depois de verificado o resultado obtido por esses espigões, serão eles, então substituidos por outros, de pedra soltas, nesses mesmos pontos ou em outros, já então indicados pelas observações e estudos feitos.

Para início desses trabalhos, considerados urgentes e a construção de uma ponte-trapiche de madeira, será necessário dispender cerca de 300:000$0.

Serviços executados — Foram executados os seguintes trabalhos: levantamento topográfico e nivelamento do litoral da cidade, desde a aldeia dos Parijós até a foz do rio Aricurá, numa extensão de 4.560 metros; medição e nivelamento de uma base para triangulação, desde a "Aldeia dos Parijós" até à "Ponte da Usina", numa extensão de 3.355 metros, triangulação e levantamento de ambas as margens do rio Tocantins, desde a ilha do "Coroatazinho" até a "Ponta do Mará", numa extensão de 11.630 metros; levantamento hidrográfico de uma faixa do litoral, desde a "Aldeia dos Parijós" até a foz do Aricurá, numa extensão de 4.560 metros, numa faixa de 100 metros de largura com secções transversais de 40 em 40 metros, com 2.060 prumadas; levantamento hidrográfico do rio Tocantins, desde a "Aldeia dos Parijós" até a "Ponta do Mará", numa extensão de 11.360 metros, com 3.292 prumadas; estudo de correntes fluviais, velocidade e direção, durante o fluxo e o refluxo, desde a "Aldeia dos Parijós" até a "Ponta do Mará", numa extensão de 9.200 metros. As observações de correntes foram feitas por meio de dois flutuadores, cujas palhetas estavam a 1,50 metros e 3,00 metros abaixo do nivel dágua.

Estudos de correntes — A velocidade média das marés de enchente e vasante observada em dias consecutivos foi, respectivamente, de: 0,465 m. e 0,625 m. por segundo, sendo a máxima velocidade de enchente, 0,525 m. por segundo e a máxima 0,234 m. por segundo; a máxima de vasante de 1,392 m. por segundo e a mínima 0,397 m. por segundo.

Marés — Desde 1 de novembro foi instalada uma régua de marés na ponte situada em frente à casa do prefeito Municipal. Pelas observações feitas até 31 de dezembro, verifica-se que a máxima altura observada foi de 3,96 m. no dia 21-11-41 e a mínima de 0,10 m. no dia 19-12-41; que a média de baixamares foi de 0,28 m. e a dos preamares de 2,57 m.

Estas observações continuam a ser feitas, achando-se o zero da régua ligado ao nivelamento iniciado com a cota arbitrária de 10,00 m. referida ao topo de um marco de mármore branco situado atrás da igreja na Aldeia de Parijós, e que serve de divisa do patrimônio Municipal.

Levantamento topohidrográfico da cidade — Foi levantada a planta da cidade e pela qual se verifica ter a mesma: seis ruas, doze travessas e quatro praças.

PORTO DE SANTAREM

Um crédito de 45:000$0 foi distribuido para atender aos reparos na ponte da cidade de Santarem.

Sendo essa dotação insuficiente para custear o total das despesas com essa reconstrução, ficou acordado entre o Sr. prefeito de Santarem e o chefe da Comissão, que essa importância seria empregada no pagamento do material necessário, enquanto que as despesas com a mão de obra ficariam a cargo da Prefeitura.

Levada essa decisão ao conhecimento do Sr. interventor Federal, igualmente empenhado na execução do serviço, S. Excia. declarou-se de pleno acordo com ela e autorizou o Sr. Prefeito a executá-lo imediatamente.

PONTE DE ÓBIDOS

À Prefeitura da cidade de óbidos foi concedido diretamente, por este Departamento, o auxílio de 40:000$0 para a montagem de uma ponte de madeiras reais no porto dessa cidade, em local previamente escolhido por esta Comissão, em obediência às determinações dessa Diretoria, em seu telegrama s|n, de 24 de novembro de 1939.

Esta obra, orçada por esta Comissão, em 71:972$6, aindà em andamento, está a cargo da Prefeitura local.

ESTADO DO MARANHÃO

Nenhuma obra foi executada para o melboramento de um porto marítimo para o Estado, continuando ainda sem aprovação o projeto e orçamento enviados a V. Excia., pelo ofício n. 516, de 13 de fevereiro de 1940, de que dei notícia detalhada no relatório do exercício anterior, para execução desse porto na enseada de Itaquí.

Várias obras executadas em dunas e rios pelas verbas orçamentárias — Prosseguiram os serviços de fixação de dunas, por plantações, na Ponta d'Areia em São Luiz, com o plantío de 104.160 metros quadrados e uma despesa de 49:986$0.

Continuaram os serviços de limpeza e desobstrução do rio Mearim iniciados em exercícios anteriores, com resultados satisfatórios. com a utilização da embarcação auto-motora "Gomes de Sousa".

De janeiro à março no trecho compreendido entre São Raimundo e Flores, e de junho a novembro entre Lapela e Bacabal, com um total de 149 dias de serviços, foram extraídos do leito do rio citado 1.538 troncos de árvores com um volume total de 2.653 metros cúbicos. Nesses serviços foi dispendida a importância de 150:086$9.

Considerando os mesmos serviços executados a partir de 1 de agosto de 1939, atinge a 3.278 o número de troncos retirados, com várias dimensões em um volume total de 4.927 metros cúbicos, facilitando de muito a navegação, até antes desses serviços perturbada pelos obstáculos criados por esses grandes troncos que jaziam no leito do rio provocando grandes avarias e até naufrágios das embarcações que alí trafegam.

Com o intuito de melhorar a navegação para o município de São Bento e de impedir a invasão dos campos pela água salgada, foram executados os serviços de desobstrução e dragagem do rio Aurá no canal do mesmo nome, tambem denominado Vala Condurú, em uma extensão de 7 quilômetros, tendo a pequena draga de alcatruzes "Moraes Rego", adquirida e montada no exercício anterior, dragado de junho a dezembro, em 68 dias de trabalbo efetivo, volume não pequeno, sendo retirados para desobstrução pela embarcação "Gomes de Souza", 1.677 troncos com o volume de 217 metros cúbicos. Com esses serviços foi dispendida a importância total de 88:215$450.

RESUMO DE DADOS ESTATÍSTICOS

Movimento de mercadorias — Em 1941 o movimento total de mercadorias atingiu a 119.633 toneladas, mais 6.422 toneladas, ou 5,6%, em relação ao total de 113.211 toneladas movimentadas em 1940. Dividiu-se o total de 1941 em 3.778 toneladas de importação do estrangeiro, 72.659 de importação por cabotagem, 25.643 de exportação para o estrangeiro e 17.553 de exportação por cabotagem, valores estes que, comparados aos de 1940, respectivamente de 2.034, 67.325, 30.041 e 13.811 toneladas, mostram que somente na exportação para o estrangeiro houve diminuição, oriunda das dificuldades causadas pela guerra ao comércio internacional, igual a 4.398 toneladas, ou sejam 14,6%. Os aumentos em toda a importação e na exportação por cabotagem foram respectivamente de 1.774, 5.334 e 3.742 toneladas, ou sejam 87,2%, 7,9% e 27,1%.

Movimento de navios — Em 1941 frequentaram o porto 669 navios, com 684.825 toneladas de registo, sendo 46 de longo curso, todos estrangeiros, com 71.941 toneladas, e 623 de cabotagem, com 612.884 toneladas; e, comparadas essas tonelagens com as do ano de 1940, respectivamente, de 157.076 e 769.868 toneladas, verifica-se decréscimo geral em longo curso de 85.135 toneladas, ou 54,2%, e em cabotagem de 156.984 toneladas, ou 20,4%.

Receita — Consta do imposto adicional de 10%. que em 1941 rendeu apenas 56:787$2, contra 90:923$2 em 1940, o que demonstra um decréscimo de 34:136$0, equivalente a 37,5%, imposto esse não utilizado em benefício de obras, sendo arrecadado como ordinária.

ESTADO DO PIAUÍ

Portos de Amarração e Tutoia — Rio Parnaiba

As atividades deste Departamento, no que diz respeito ao Estado do Piaui, estiveram a cargo da Comissão de Estudos e Melhoramentos do Rio Parnaiba, criada pela Portaria do Sr. ministro da Viação e Obras Públicas, de n. 436, de 19 de agosto de 1940, modificada pela de n. 564, de 28 de outubro do mesmo ano.

Os serviços dessa Comissão, iniciados em fins de 1940, tiveram apreciavel desenvolvimento durante o ano findo conforme circunstanciado relatório apresentado pelo respectivo engenheiro chefe, engenheiro Affonso Henrique Furtado Portugal, cujo resumo aquí apresentado focaliza apenas a parte geral e os pontos principais do assunto a ela referente.

Procedendo a um reconhecimento geral do rio Parnaiba, considerou-o a Comissão como constituido de cinco trechos a saber :

1.º Das cabeceiras até Santa Filomena, com uma extensão de cerca de 200 km., trecho não navegavel;

2.º De Santa Filomena a Floriano, num percurso de 610 kms., navegavel nas cheias, embora grande parte dos transportes, rio abaixo, seja feito em qualquer época do ano com o auxílio de balsas de buritî. Esse trecho é cortado por inúmeras cachoeiras e corredeiras, de pequenas quedas, registando o citado relatório, entre os principais, 150 acidentes naturais. A meio curso desse trecho, aproximadamente, recebe o rio Parnaiba pela margem esquerda as águas dum afluente, denominado "Rio Balsas", com 450 kms. de desenvolvimento dos quais 210 são navegaveis durante as cheias;

3.º De Floriano à Cachoeira dos Ararás, numa extensão de 130 quilômetros, navegavel em qualquer época do ano, apresenta apenas uma corredeira, de queda diminuta, e raras coroas ou baixios, sendo o melhor trecho para a navegação;

4.º Da cachoeira dos Ararás à barra do Rio Santa Rosa, com uma extensão de 455 kms., navegavel em qualquer época, porem

sujeito a inúmeros obstáculos constituidos por coroas, "secos", e galhadas submersas;

5.º A partir da barra do Santa Rosa, o rio Parnaiba propriamente dito, segue a direção geral NS. desaguando no Oceano através da denominada "Barra das Canárias", formando, para Este, o rio Igarassú, que banha as cidades de Parnaiba e Amarração, e para Oeste, o rio Santa Rosa que vai ter às baías do Cajú, Melancieira e finalmente à de Tutoia onde se acha o porto de igual nome.

Os estudos procedidos no ano findo ficaram adstritos a este último trecho, abrangendo o rio Igarassú, seus afluentes Bom Jesus, Portinho e lagoa do Portinho, estendendo-se ainda por vários braços e igarapés do delta do Parnaiba, compreendendo o exame das vias fluviais Parnaiba-Amarração e Parnaiba-Tutoia, considerada a cidade de Parnaiba, como de fato o é, o maior empório comercial do Estado, o ponto de convergência de beneficiamento e de classificação dos produtos de exportação e de distribuição dos produtos de importação de toda a zona banhada pelo rio Parnaiba.

Dada essa importância local da cidade de Parnaiba estudou a Comissão, comparativamente, as duas soluções que se apresentam para o melhoramento de um porto na costa piauiense, Amarração ou Tutoia tendo em vista a situação de cada um destes em relação a Parnaiba, as condições naturais de profundidades e de acesso e maiores facilidades do intercâmbio comercial.

O porto de Amarração, ligado a Parnaiba pela via fluvial do rio Igarassú e pela E. F. Central do Piauí, distando cerca de 18 kms. dessa cidade, não apresenta boas condições naturais pois sua barra, em baixa mar de sizigia, acusa apenas 1,20 metros dágua, sendo pequeno e pouco profundo o seu ancoradouro.

O porto de Tutoia, com ótimas condições naturais, acusando, em baixa mar de sizigias, 6 metros na barra e mais de 10 no ancoradouro, cujas dimensões são amplas, está, no entanto, muito afastado da cidade de Parnaiba, cerca de 100 kms., convindo ainda notar que a navegação através dos braços e igarapés é bastante difícil pela existência de inúmeros obstáculos, e dependendo da maré em vários pontos. Não obstante todas as dificuldades existentes, o transbordo de mercadorias entre a navegação fluvial e a marítima vem sendo feito na baía de Tutoia, pelas facilidades de abrigo e profundidade que apresenta o seu ancoradouro.

A barra do rio Parnaiba, propriamente dita, denominada "barra das Canárias", apresenta bancos movediços, formados pela grande contribuição de materiais sólidos carregados pelo rio, estando fora de cogitações quaisquer planos para o seu aproveitamento como uma possivel solução portuária para o Piauí.

Tendo em vista o problema a ser examinado, procedeu a Comissão aos levantamentos necessários do vasto sistema que constitue o delta do Parnaiba, compreendendo, principalmente o rio Igarassú, desde a confluência com o canal de São José — pequeno canal aberto em 1926 por iniciativa e administração do comércio local, para ser evitado um trecho de péssimas condições do próprio Igarassú, até atingir profundidades de 8.00 m fora da barra de Amarração.

Subsidiariamente foi feito o levantamento do rio Bom Jesus, do rio Portinho e da lagoa do Portinho como contribuição ao conhecimento da bacia de maré do Porto de Amarração.

A par de tais serviços foram feitos estudos de correntes, medição de descarga, observação de ventos, de vagas e de marés, executados nivelamentos e contranivelamentos, determinações de perfís instantâneos, colecionados dados estatísticos e informes gerais para a devida apreciação do problema. Do estudo procedido foi feito confronto com os trabalhos executados em épocas anteriores chegando-se a conclusão geral de que as isóbatas oceânicas teem se mantido com ligeiras alterações, registando-se, no entanto, um contínuo assoreamento do estuário do Igarassú.

Os trabalhos de melhoramento por dragagem e obras fixas do porto de Amarração podem ser estimados em 15.000 contos de réis sem contar com as obras de acostagem e aparelhamento.

Como serviço complementar seria executado o melhoramento do rio Igarassú, de modo a torná-lo navegavel à frota fluvial em qualquer estado da maré, consistindo, aliás, em obras de relativa simplicidade que, executadas, viriam contribuir para a melhoria do estuário e da barra com o aumento do prisma de maré.

Dada a necessidade do exame comparativo dos portos de Amarração e Tutoia, procedeu a Comissão ao levantamento e estudo da via fluvial Parnaiba-Tutoia constituida pela seguinte trajetória: rio Igarassú, canal de São José, rio Parnaiba, rio Estevão, igarapé da Manga, rio Santa Rosa, baía de Mantible, rio Mantible, baía de São Bernardo, canal entre as ilhas das Garças e Cabeça de Porco, canal entre as ilhas de Igoronhon e Raimundo Torquato, baía de Tutoia.

Do minucioso exame procedido concluiu a Comissão que essa via, com cerca de 100 kms. com vários trechos de difícil navegação, mesmo para as embarcações fluviais de pequeno calado, poderia ser encur-

tada para 70 kms. aproximadamente ,indicando quais os trabalhos a fazer para ser conseguido esse objetivo, os quais, aliás, se impõem para a melhoria das condições do tráfego fluvial. Dada a riqueza da zona mereceram estudo especial os seguintes trechos da via Parnaiba-Tutoia :

1) Trecho entre o canal de São José e a foz do "Igarapé Vermelho" no Santa Rosa, numa extensão de 30 km.;
2) trecho denominado "Igarapé do Vidal" que liga o rio Parnaíba ao Estevão, e cuja abertura se acha em execução e virá substituir um mau trecho de 8km. por outro de 1,6 km.;
3) trecho denominado "Igarapé Vermelho" cujo trajeto de 3 km. atalha uma volta de quase 16 km.;
4) trecho denominado "Igarapé do Cupim" cujo percurso de 2,5 quilômetros, reduz 12 km. na via Tutóia.

Não puderam ser concluidos os estudos de outros trechos, os quais deverão ser executados no ano de 1942, quais sejam: igarapé do Mosquito, Voltas do Genipapo, Pedras da Carnaubeira, Baía de Mantible.

Terminando a apreciação sobre o problema do porto piauíense apresenta o relatório o seguinte paralelo entre as soluções Amarração e Tutóia, opinando pela primeira como mais vantajosa, tendo em vista as consequências futuras de tal empreendimento:

Amarração	Tutóia
1.º Amarração está situada a 26 quilômetros do ponto de bifurcação (confluência do canal São José com o rio Parnaiba).	1.º Tutoia está situada a 97 quilômetros do mesmo ponto de bifurcação, isto é, 3,7 vezes mais distante.
2.º A extensão da via Amarração poderá ser encurtada para 23,2 kms.	2.º A extensão da via Tutoia, poderá ser encurtada para 71,7 quilômetros ainda assim será três (3) vezes maior que a de Amarração.
3.º Afim de dar a via Amarração uma profundidade mínima de 1,5 m de modo a ser navegavel em qualquer estado da maré, seria necessário o dispêndio de cerca de 2.000 contos de réis aproximadamente, podendo-se resolver o problema pela *regularização.*	3.º Para que sejam obtidas as mesmas condições na via Tutoia pelo projeto mais econômico o qual incluiria a abertura dos igarapés do Vidal e do Vermelho, seriam necessários tambem cerca de 2.000 contos de réis.
4.º O melhoramento da via Amarração pela regularização, poderia manter-se sem o auxílio de dragagens periócas.	4.º O melhoramento da via Tutoia, nos trechos do Parnaiba e da baía de Mantible, provavelmente exigiria dragagens periódicas, no valor aproximado de 200 contos de réis anuais, ou a construção de obras fixas de custo acima de qualquer comparação.

5.º A via Amarração, regularizada, tem grandes probabilidades de conservar-se imutavel.

5.º Há poucas probabilidades de tal acontecer na via Tutoia, tendo em vista as profundas alterações, verificadas no leito do Parnaiba, nas proximidades do Estevão, em 1894 e em 1924.

6.º A barra de Amarração apresenta apenas 1,2 m de altura dágua em baixamar de sizígias.

6.º A barra de Tutoia apresenta 6,0 m em baixamar de sizígias.

7.º O ancoradouro de Amarração é pequeno, estreito e pouco profundo, exigindo dragagens.

7.º O ancoradouro de Tutoia é profundo, tendo mais de 10 metros de profundidade em baixamar.

8.º Segundo as plantas existentes a barra de Amarração nunca foi melhor do que está.

8.º A barra de Tutoia, quando se apresentou excepcionalmente pior em 1932, tinha três metros de altura dágua em baixamar, sempre pois muito superior à de Amarração e suficiente para o acesso em preamar da navegação marítima.

9.º a barra e o ancoradouro de Amarração, afim de apresentarem boas condições de acesso, necessitarão da construção de guias correntes e dragagens no custo estimado de 15.000 contos de réis.

9.º A barra de Tutoia não necessitará de tais melhoramentos.

10.º O porto de Amarração exigirá, provavelmente, mesmo com a construção dos guias correntes, dragagens periódicas estimadas em 1.000 contos de réis anuais.

10.º Tutoia não exigirá dragagens.

11.º A frota de rebocadores e barcas, necessárias ao transporte entre Parnaiba e Amarração, poderá ser consideravelmente inferior à necessária para Tutoia, pelo fato do percurso ser pelo menos três vezes menor.

11.º A frota atual de rebocadores e barcas, necessária ao transporte entre Parnaiba e Tutoia é insuficiente, constituida de sete rebocadores e 22 barcas, cujo valor é estimado em 4.000 contos de réis.

12.º O frete poderia ser no máximo fixado em 20$0 por tonelada.

12.º O frete atual para Tutoia é em média de 45$0 por tonelada.

13.º Amarração é servida por uma estrada de ferro com 192 quilômetros de extensão, sendo o capital nela empatado estimado em 30.000 contos de réis.

13.º Tutoia não é servida por nenhuma via férrea ou rodovia.

Outros serviços — Alem dos estudos acima expostos em linhas gerais, esteve a cargo da Comissão a fiscalização dos serviços de fixação das dunas de Amarração realizada em 312.500 metros quadrados; a fiscalização dos serviços de remoção dos cascos de quatro embarcações naufragadas no rio Parnaiba; e, finalmente, a fiscalização das obras de melhoramento do quilômetro 2 do canal de São José e dragagem do Igarapé de Vidal, por administração num volume de cerca de 23.000 metros cúbicos.

RESUMO DOS DADOS ESTATÍSTICOS

PORTO DE TUTOIA

Movimento de mercadorias — O movimento total de mercadorias no ano de 1941 atingiu a 53.930 toneladas, superando assim o de 1940, que foi de 36.673 toneladas, de 17.257 toneladas, equivalente esse aumento a 47%. Aquele dividiu-se em 956 toneladas de importação do estrangeiro, 19.281 de importação de cabotagem, 29.041 de exportação para o estrangeiro e 4.652 de exportação por cabotagem, ao passo que este dividiu-se respectivamente em 1.183, 8.475, 23.182 e 3.833 toneladas, o que mostra ter havido decréscimo apenas na importação estrangeira, como é natural, em face da situação criada pela conflagração européia, sendo esse decréscimo de 227 toneladas, ou 19,2%. Para o grande aumento no movimento total concorreram os sensiveis aumentos na importação de cabotagem e na exportação, quer para o estrangeiro, quer por cabotagem, que foram respectivamente de 10.806, 5.859 e 4.652 toneladas, equivalentes a 127,5%, 25,3% e 121,4%.

Movimento de navios — Em 1941 frequentaram o porto 297 navios, com 155.164 toneladas de registo, dos quais 43 de longo curso, com 48.218 toneladas, e 254 de cabotagem, com 106.946 toneladas. Comparadas estas tonelagens com as do ano de 1940, respectivamente de 110.856 e 129.592 toneladas, verifica-se diminuição geral, em longo curso de 62.636 toneladas, ou de 56,5%, e em cabotagem de 22.646 toneladas, ou de 17,5%. Tendo aumentado o movimento de mercadorias, isso patenteia que houve maior aproveitamento das tonelagens dos navios nesse porto em 1941 do que em 1940.

Receita — Consta do imposto adicional de 10%, que em 1941 produziu apenas 56:787$2, contra 90:223$2 em 1940, resultando no biênio o decréscimo de 34:136$0, equivalente a 37,8%.

PORTO DE LUIZ CORREIA

(*Amarração*)

Movimento de mercadorias — Porto de difícil acesso e pequeno movimento, apresenta no último biênio movimento de mercadorias apenas de pequena cabotagem, que em 1941 foi de 1.312 toneladas, contra 1.397 toneladas em 1940, resultando o pequeno decréscimo de 65 toneladas, equivalente a 4,6%.

Movimento de navios — A frequência, no último biênio, reduziu-se ao movimento de embarcações a vela de pequena cabotagem. Em 1941, entraram 51 navios, com 1.490 toneladas de registo; e, comparada esta tonelagem com a de 1.056, obtida em 1940, nota-se um aumento de 434 toneladas de registo, equivalente a 41,1%, o que denota ter havido em 1941 menor aproveitamento da tonelagem disponível do que em 1940, tendo em vista a diminuição do movimento de mercadorias.

ESTADO DO CEARÁ

Porto de Fortaleza — Prosseguiram com regularidade, durante o exercício, as obras de construção do porto em Mocuripe, dado em concessão ao Estado do Ceará, com auxílio direto da União, pelo decreto n. 23.606, de 20 de dezembro de 1933 e termo assinado em 15 de fevereiro de 1934, obras essas contratadas conforme o contrato aprovado pelo decreto de 2 de maio de 1938, por ele, firmado com a Companhia Nacional de Construções Civís e Hidráulicas, como passo a enumerar.

Pedreira — A pedreira de Monguba acha-se com a capacidade de fornecer 1.400 toneladas de pedras em 24 horas dada a sua melhor organização atual, capacidade essa ainda não atingida devido a vários fatores, entre os quais avulta a deficiência do material de transporte.

Enrocamento de fechamento do cais — Com a aplicação de 4.815 toneladas de pedras ficou concluido o enrocamento B. numa extensão de 325 metros.

Cais de atracação — Foi iniciada a cravação dos tubulões para fundação, fundidos nos exercícios anteriores em número de 82, tendo sido cravados apenas 4. Foram ainda fundidos para o cais principal e para o de 4 metros mais 6 tubulões.

Quebra-mar — Tiveram grande avanço as obras desse quebra-mar de abrigo, obra principal do projeto em execução. Durante o ano foram lançados com o grande Titan sobre ele instalado 184.472 toneladas de pedra equivalentes a 388 metros lineares de avançamento. Com a extensão construida em exercício anterior, encontrava-se o quebra-mar em 31 de dezembro, com 636 metros, extensão essa que certamente nos primeiros trimestres de 1942 de muito aumentará.

As despesas realizadas durante o exercício, por conta do suprimento feito pelo Governo Federal, já superior a 30.000:000$0, foram :

4.814,790 toneladas de pedra, no enrocamento B a 12$0 a tonelada	57:777$080
97.839,030 toneladas de pedra colocadas no quebra-mar a 14$0 a tonelada	1.369:746$420

86.632,680 toneladas de pedras colocadas no quebra-mar a 12$27 a tonelada	1.062:982$984
	2.490:506$484
Fundição de quatro tubulões para o cais de oito metros	85:350$000
Idem de dois tubulões para o cais de quatro metros	46:900$000
Cravação de 4 tubulões no cais de oito metros	50:935$000
Aumento de frete de pedra	358:029$300
	3.031:720$784

Alem dessas despesas outras foram realizadas como se segue, por conta do suprimento feito pelo Governo Federal pelos 2% ouro e 10% adicionais, arrecadados antes e durante a concessão :

Reparo de locomotivas	100:000$000
Idem de pranchas	50:204$000
Dunas de Mocuripe	2:952$600
Despesas de reparos na ponte metálica ...	59:397$700
Despesas com a fiscalização do Estado	34:806$600
Combustivel para locomotivas	80:517$500
Pessoal das dunas de Mocuripe	133:323$000
Idem na ponte metálica	30:742$000
Pessoal da Fiscalização Estadual	130:323$300
Seguro contra acidente de trabalho	14:722$900
Pessoal para conservação do material rodante	21:027$300
	3.689:737$684

Somado esse total despendido durante o ano de 1941, com as importâncias dos exercícios de 1938 a 1940, chega-se ao total geral de 10.909:569$304, para as despesas até hoje realizadas pelo Estado, por conta do auxílio que foi e lhe vem sendo entregue pelo Governo Federal por conta dos 2% ouro, arrecadados e dos 10% adicionais sobre os direitos de importação que o substituiu e que já ascende a mais de 30.000:000$0.

O último projeto e orçamento aprovado para essas obras foi feito pelo decreto n. 544, de 7 de julho de 1938, num valor total de réis

38.896:260$0, quando transferida a localização do porto de Fortaleza para a enseada de Mocuripe.

Serviços realizados pelo Governo Federal por verbas orçamentárias — Dunas — Foram fixados 55.000 metros quadrados e replantados 6.000 metros quadrados na barra do rio Ceará. Em Aracatí, foram fixados por tarefa 104.166 metros quadrados, e em Camocim 375.000 metros quadrados, elevando-se assim a 534.166 metros quadrados a área fixada pelo Governo Federal, alem de vários replantios feitos por administração. Com esses serviços e vários outros de menos importância foi despendida a importância de 277:998$7.

Pelo Estado concessionário prosseguiu por obrigação, contratual, a fixação das dunas de Mocuripe à barra do rio Cocó, por conta dos suprimentos fornecidos pelo Governo, tendo sido plantada uma área superior a 1.000.000 de metros quadrados.

Bens moveis e imoveis — Pelo último balanço procedido pela Fiscalização o valor dos bens moveis sob a sua guarda se elevam a 63:469$3 e os imoveis a 162:500$0.

RESUMO DE DADOS ESTATÍSTICOS

PORTO DE FORTALEZA

Movimento de mercadorias — Em 1941 o movimento total de mercadorias foi de 186.883 toneladas, divididas em 13.271 toneladas de importação do estrangeiro, 91.110 toneladas de importação de cabotagem, 61.230 toneladas de exportação para o estrangeiro e 21.272 toneladas de exportação por cabotagem, enquanto que em 1940 o total foi de 163.592 toneladas, respectivamente divididas em 22.656, 69.767, 51.539 e 19.630 toneladas. Verifica-se, pois, um aumento geral de 23.291 toneladas, ou de 14,2%, para o qual concorreram a importação de cabotagem e toda a exportação, quer estrangeira, quer de cabotagem, com os aumentos respectivos de 21.343, 9.691 e 1.642 toneladas, ou de 30,6%, 18,8% e 8,4%.

Concorreram principalmente para as importações do estrangeiro na ordem da enumeração, os Estados Unidos, a Inglaterra e o Japão; e para as exportações os Estados Unidos, a Inglaterra, a Espanha e o Japão.

Movimento de navios — Em 1941 frequentaram o porto 704 navios, com 1.054.987 toneladas de registo, dos quais 97 de longo curso, com 170.468 toneladas, e 607 de cabotagem, com 884.561 toneladas. Comparadas estas tonelagens com as obtidas em 1940, respectivamente de 261.893 e 861.075 toneladas, verifica-se decréscimo de 91.425 toneladas em longo curso, ou de 34,9%, ao passo que aumento de 23.444 toneladas em cabotagem, ou de 2,7%, predominando aquele e produ-

zindo, assim, um decréscimo no movimento geral de 67.981 toneladas de registo, ou de 6%.

Receita — Não estando o porto ainda em exploração, por se achar em período de construção, consta a receita exclusivamente do imposto adicional de 10%, que em 1941 se reduziu a 353:818$600, ao passo que em 1940, se elevou a 669:095$0, donde o decréscimo no biênio de 315:276$4, equivalente a 47,1%. Essa receita é toda ela entregue ao Estado, por disposição contratual.

PORTO DE CAMOCIM

Movimento de mercadorias — Não há importação estrangeira neste porto e, consequentemente, não existe receita do imposto adicional de 10%. O movimento geral de 30.962 toneladas de mercadorias movimentadas no porto em 1941, distribuiu-se em 10.716 toneladas de importação de cabotagem, 13.171 toneladas de exportação para o estrangeiro e 7.075 toneladas de exportação por cabotagem. Tendo em vista que em 1940 o total de 25.049 toneladas distribuiu-se respectivamente em 6.616, 10.451 e 7.982 toneladas, verifica-se apenas uma diminuição na exportação por cabotagem de 907 toneladas ou 11,4%, fartamente compensadas pelos aumentos na importação de cabotagem e na exportação para o estrangeiro, respectivamente de 4.100 e 2.720, ou 62,0% e 26,0%, que produzem no movimento geral o aumento de 5.913 toneladas, ou de 0,9%. A maior parte da exportação para o estrangeiro constou de mamona, cera carnauba e goma da mandioca, destinada aos Estados Unidos e à Inglaterra.

Movimento de navios — Em 1941 frequentaram o porto 214 embarcações, com 53.141 toneladas de registo, das quais 19 de longo curso, com 23.938 toneladas, e 195 de cabotagem, com 29.203 toneladas. Tendo em 1940 frequentado o porto 135 embarcações, com 77.198 toneladas de registo, das quais 23 de longo curso, com 51.146 toneladas, e 112 de cabotagem, com 26.052 toneladas, a comparação dessas tonelagens, no biênio demonstram decréscimo em longo curso de 27.208 toneladas, ou 53,2% e aumento em cabotagem de 3.151 toneladas, ou 12,1%, predominando no movimento total o decréscimo com uma diferença de 24.057 toneladas, ou 31,2%.

PORTO DE ARACATÍ

Movimento de mercadorias — Não há nesse porto importação estrangeira e o seu movimento é reduzido em geral. O total de 9.579 toneladas em 1941, distribuiu-se em 2.890 toneladas de importação de cabotagem, 91 toneladas de exportação para o estrangeiro e 6.698 toneladas de exportação por cabotagem, enquanto o de 1940 distri-

buiu-se respectivamente em 1.913, 50 e 5.753 toneladas, o que demonstra geral aumento, respectivamente de 977,41 e 945 toneladas, aumentos esses representados pelas percentagens de 51,1%, 82% e 16,4%.

A exportação para o estrangeiro consistiu inteiramente de cera de carnauba.

Movimento de navios — Em 1941 frequentaram o porto 78 navios, com 80.015 toneladas de registo, todos de cabotagem visto não ter havido qualquer movimento de longo curso desde 1939.

Comparada esta tonelagem com a de 75.980 toneladas de registo obtida em 1940, verifica-se um aumento de 4.035 toneladas no biênio representando uma percentagem de 5.3%.

ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE

PORTO DE NATAL

Continua esse porto a ser explorado por administração direta do Governo, nos termos do decreto n. 21.995, de 21 de outubro de 1932 recolhendo ao Tesouro toda a renda que arrecada em taxas portuárias e atendendo ao custeio, pessoal e material, pelas escassas verbas orçamentárias.

Autonomia do Porto — Peço vênia para encarecer à V. Excia. a necessidade de ser decretada a autonomia desse porto em moldes mais simples dos adotados para o porto do Rio, conforme proposta a V. Excia. em exercícios anteriores.

Nessa autonomia ficaria estabelecida a utilização da renda das taxas portuárias e a proveniente dos 10% adicionais, sobre os direitos de importação no custeio do porto com o auxílio ainda de verba orçamentária para obras novas, que se verifiquem.

Tarifa portuária — Continuaram em vigor as aprovadas pela portaria n. 875, de 8 de novembro de 1935, com a modificação aprovada pela portaria n. 603, de 7 de dezembro de 1940.

Essa modificação teve por fim reduzir a armazenagem de mercadorias destinadas ao estrangeiro, retidas no porto em virtude da guerra mundial, determinando para esse fim o acréscimo da Tabela D do item *c*, fixando nesse caso a taxa de armazenagem aduaneira em 1% *ad-valorem*.

Observando, entretanto, o Departamento que a aplicação dessa taxa, de um modo geral, a todas as mercadorias só importava em redução para as de baixo valor comercial e em grande majoração para as demais, propôs à V. Excia. que a aplicação fosse feita apenas para as de valor menor de $3 por quilo, o que foi aprovado por V. Excia. pela portaria n. 403, de 4 de julho.

Aparelhamento do Porto — Continua deficiente o aparelhamento existente para carga, descarga, transporte e armazenamento. Quanto ao cais de acostagem, mais 200 metros foram construidos duplicando a capacidade de acostagem logo que sejam reconstruidos os 200 metros então existentes, obra ora em andamento.

Do mesmo modo para armazenamento outros armazens serão construidos em exercícios futuros. Para atender as necessidades criadas com a instalação da Base Naval, projetou o Departamento um armazem frigorífico para cuja execução já pediu a verba necessária.

Ainda de acordo com a recomendação desta Diretoria, foram estudadas e projetadas as instalações necessárias para descarga e armazenamento de inflamaveis e explosivos, o que urge executar, pelo menos com obras de emergência, dada a situação especial em que hoje se encontra o porto de Natal.

Enquanto não possue o porto as intalações para armazenamento dessas mercadorias, estabeleceu-se que devem ser elas, no ato da descarga, entregues a seus consignatários para serem removidas para armazens particulares que estejam autorizados a fazer essa armazenagem especial.

Receita e despesa da exploração comercial — Elevou-se, em 1941, a receita do porto, com a arrecadação das taxas portuárias, a 575:409$2, em virtude das grandes importações pela "Panair do Brasil" para as suas construções de aeroportos.

Foi essa a maior receita até hoje realizada, superior a de 1940, de 352:197$9. Deixo de adicionar para a comparação, feita adiante, 63,4% do imposto adicional de 10%, porque não é ele recebido como renda do porto.

Quanto à despesa, elevou-se a 542:025$354, inferior em 1,5% à de 1940.

Obras executadas por contrato, tarefa ou por administração direta do Governo — Prolongamento do cais e reconstrução do antigo — De acordo com o contrato firmado com a Companhia Nacional de Construções Civís e Hidráulicas, foram executados, em prosseguimento, os seguintes serviços de acordo com os projetos e orçamentos aprovados :

Estrado de concreto armado	352,00	m2
Enrocamento de pedra	9.300,000	m3
Camada de impermeabilização do enrocamento	3.856,000	m3
Muro de concreto ciclópico	410,000	m3
Cantaria de pedra	10,000	m3
Defensas de madeira	16,400	m3
Aterro	34.000,000	m3
Cabeços de amarração em 100 m. de cais		
Confecção de tubulões para reconstrução de antigo cais	6	
Cravação desses tubulões	2	

Com essas obras foi despendida a importância de 1.444:301$906.

Fixação de dunas — Prosseguiram os serviços de fixação de dunas por plantações apropriadas na barra do rio Maxaranguape, para impedir a sua obstrução e na praia de Areia Preta, nas seguintes áreas :

Barra de Maxaranguape	416.665,00 m2
Praia de Areia Preta	208.330,00 m2

A importância despendida ao preço de $480 por m2, incluido replantio e conservação, elevou-se a 299:997$6.

PORTO DE MACAU

Continuaram, em 1941, as obras de melhoramentos do porto de Macau para o màis facil acesso das embarcações que transportam o sal, iniciando-se, de acordo com o projeto aprovado, a construção da 2.ª barragem e consolidação dos trabalhos anteriormente concluidos como se segue:

Execução de uma grande parte da 2.ª barragem, inutilizada pela rutura nela verificada:

início de nova barragem, 80 metros à montante da primeira, com secção bastante ampliada, contendo 12 metros de largura no coroamento, com acréscimo na extensão do dique de ligação;

Construção do aparelhamento de caixões de madeira reforçados para a construção dessa nova barragem;

Dragagem em canais secundários para aliviar a ação das correntes sobre essa nova barragem;

Readaptação de toda a aparelhagem para melhorar as operações de lançamento e enchimento dos caixões de madeira.

Com todos esses serviços foi despendida a importância de réis 200:000$0.

Rio Cunhaú — Dando andamento ao programa de obras aprovado pela portaria n. 2.343, de 18 de junho de 1941, os trabalbos nesse rio compreenderam, principalmente, o preparo e ampliação de toda a aparelhagem, para a exploração de pedreiras e transporte da pedra extraida, preparo de estradas entre as pedreiras e o porto de embarque; continuação do serviço de fixação de dunas, e defesa da margem do pontal, com cercas de fachina deitada, locação e avançamento de espigões e aterros em alagados, com um dispêndio total de 149:850$0.

O preparo e ampliação da aparelhagem acima referida, consistiram : na reconstrução do batelão "Santarem", adquirido para os ser-

viços no ano anterior, reparação interna e externa do batelão "Triumfo", com revestimento do casco com chapas de latão, conclusão de um casco de lancha e montagem nela de um motor a gasolina, construção de uma embarcação auxiliar de manobras, consertos nos carros de transporte de pedra, e aquisição de grande quantidade de material inclusive explosivos.

Estudos e melhoramentos de outros rios — Em vários outros rios foram realizados estudos e melhoramentos como passo a enumerar :

Estudo do vale do rio Catú, em 6 quilômetros desde a sua barra no local denominado Sinimbú;

Estudos nas barras dos rios Tibau e Camurupim, isolamento com cerca de arame da área de dunas que necessitam ser fixados na barra do Camurupim;

Fixação dessas dunas em 50.000 m2;

Derrocagem na barra do Camurupim em um volume de 500 m3 e utilização dessa pedra e de volumes derrocados em exercício anterior, para a construção de um espigão e de um guia corrente na margem esquerda desse rio, próximo à barra;

Construção de um dique de fáchina deitada com reforço de pedra, para fechamento do esteiro formado entre os recifes do sul da barra do Camurupim e as dunas;

Abertura, desobstrução e regularização de canais no rio Camurupim, com defesa de estacadas de fachina e limpeza geral de todo esse rio da barra à lagoa Paparí, numa extensão de 4,5 quilômetros;

Reabertura completa de um trecho do rio Santo Alberto, em cerca de 2 quilômetros, partindo de sua foz;

Aterro para passagem de pedestres e veículos na antiga passagem do rio Santo Alberto, com a construção de uma ponte de madeira e encontros de alvenaria.

Alem desses, vários outros serviços foram executados e auxiliada a exploração comercial, pela turma de construção para suprir a deficiência de pessoal.

Em todos esses estudos e melhoramentos foi dispendida a importância de 367:605$0.

Atingiu assim a despesa com todas essas obras a 2.349:999$1, deixando um saldo apenas de $9 a importância total distribuida de 2.350:000$0.

Desapropriações — Na conformidade do decreto n. 6.332, de 23 de setembro de 1940, foi distribuida a importância de 48:000$0, para a desapropriação do prédio da rua Chile n. 30, por ele autorizada,

importância que se acha depositada no Banco do Brasil, a crédito dos proprietários do mesmo prédio na conformidade do despacho do Juizo de Direito da 3.ª Vara da Comarca de Natal.

Serviços e Encargos — Para a reconstrução do rebocador "Lucas Bicalho" e para a construção de um pontão reforçado foi distribuida a importância de 560:000$0, utilizada toda ela na aquisição dos materiais necessários para ser executada a mão de obra no exercício de 1942.

Dragagem — Para execução da dragagem que se tornava necessária para as obras da Base Naval, foi destacada, a pedido do Ministério da Marinha, para esse fim, a draga "Baía", que, sob a direção do pessoal técnico deste Departamento, iniciou esse serviço em outubro, devendo terminá-lo até fevereiro de 1942, com a extração, transporte e lançamento em local apropriado, de cerca de 170.000 m3.

Todas as despesas foram custeadas por verba própria do Ministério da Marinha.

RESUMO DE DADOS ESTATÍSTICOS

PORTO DE NATAL

Movimento de mercadorias — No ano de 1941, o movimento geral de mercadorias atingiu a 78.667 toneladas, excedendo assim de 19.672 toneladas o total de 58.995 toneladas, registado em 1940, ou de 33,3%. Aquele total de 1941, dividiu-se em 11.129 toneladas de importação do estrangeiro, 26.280 de importação de cabotagem, 12.255 de exportação para o estrangeiro e 29.003 de exportação por cabotagem enquanto que o total de 1940, dividiu-se respectivamente em 2.618, 22.566, 12.298 e 21.513 toneladas, donde se verifica que, salvo um insignificante decréscimo na exportação para o estrangeiro, de apenas 43 toneladas e correspondendo à percentagem de 0,3%, houve aumento geral, de 8.511 toneladas na importação estrangeira, de 3.714 toneladas na importação de cabotagem e de 7.490 toneladas, na exportação por cabotagem, com as percentagens respectivas de 325,1%, 16,5% e 34,8%.

Para a maior parte da importação concorreram os Estados Unidos, que ao mesmo tempo importaram a maior parte das mercadorias do Estado, sobretudo algodão, produtos de caroço de algodão e cera; seguem-se, na importação, a Argentina, Portugal e a Inglaterra; e na exportação a Inglaterra, a Espanha e Portugal.

Movimento de navios — Em 1941, frequentaram o porto 405 navios, com 1.108.789 toneladas de registo, divididos em 22 de longo curso, com 58.814 toneladas, e 383 de cabotagem, com 1.049.975 toneladas. Tendo em 1940 o movimento geral de 500 navios, com

1.345.023 toneladas de registo, se dividido em 27 de longo curso, com 102.246 toneladas, e 473 de cabotagem, com 1.242.777 toneladas, nota-se que, a par do aumento acima constatado do movimento de mercadorias, aparece decréscimo no movimento de navios, o que denota maior aproveitamento de tonelagens disponiveis com relação ao porto de Natal, sobretudo no movimento de longo curso. Comparadas as tonelagens de 1941, com as de 1940, verifica-se que em longo curso o decréscimo foi de 43.432 toneladas, ou 42,5%, e em cabotagem foi de 192.802 toneladas ou 15,5%.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias em 1941 foi de 575:409$3, contra 352:197$9 em 1940, donde o aumento de 223:211$4, ou 63,4%; e o imposto adicional de 10% rendeu 78:953$9 em 1941, contra 77:546$5 em 1940, donde o aumento de 1:407$4, ou de 1,8%. Daí as duas receitas totais de 654:363$2 e 429:744$4 em 1941 e 1940, respectivamente, resultando o aumento de 224:618$8 ou de 52,3%.

ESTADO DA PARAIBA

PORTO DE CABEDELO

Continuou esse porto sob o regime de concessão outorgada ao Estado, de conformidade com o decreto n. 20.183, de 7 de julho, e contrato de 25 do mesmo mês do ano de 1931, modificado pelo decreto n. 21.463, de 3 de junho de 1932.

De acordo com as leis básicas promulgadas em 1934, regendo e interferindo no regime de concessão de portos, houve necessidade de ser o primitivo contrato reajustado a essa nova legislação.

Para esse fim foi organizada uma nova minuta por este Departamento em 1937, e após várias modificações foi afinal aprovada pelo decreto-lei n. 3.197, de 14 de abril e assinado o contrato por ele autorizado em 31 de maio do mesmo ano, com registo do Tribunal de Contas em 15 de agosto.

Ampliou esse novo contrato a concessão dada para o porto de Cabedelo, para o aparelhamento e a exploração do tráfego da via fluvial que desse porto se dirige para o interior, bem como, do porto da capital do Estado e de outros, sobre a mesma via fluvial, cujo aparelhamento se torna necessário e ainda o melhoramento e pavimentação da estrada de rodagem que liga o referido porto de Cabedelo à capital do Estado.

Desobrigou o Estado dos serviços de dragagem que até então lhe competiam realizar com os recursos provenientes da exploração e outros próprios, encargo esse que passou ao Governo Federal.

Tarifa Portuária — Continuou em vigor a tarifa portuária aprovada pela portaria n. 894-A, de 11 de novembro de 1935, modificada pela de n. 375, de 10 de julho de 1940.

Tomada de contas — Foi procedida a tomada de contas referente ao exercício de 1940, encaminhada à aprovação de V. Excia. pelo ofício 4.395, de 21 de novembro de 1940, com os seguintes resultados :

Receita do porto	1.217:708$200
Custeio e conservação	807:659$900
Renda líquida	410:048$300
Capital reconhecido	9.619:551$221
Saldo em poder do Estado, sem comprovação	4.577:580$187

Continuou assim a irregularidade de existir o saldo avultado em poder do Estado sem comprovação o que já tem sido salientado em relatórios anteriores.

Esse saldo, que assim representa débito do Estado para com a União, elevou-se de 4.167:531$887 em 1939, para o total acima indicado de 4.577:580$187.

Cessão de terreno e restituição das oficinas — Ao Estado concessionário, de acordo com o aviso n. 2.764, de 19 de agosto, foi feita cessão de uma grande área do terreno denominado "Capinzal", para obras de ampliação das instalações do porto, com a obrigação, porem, dela ser desmembrada, a necessária para a construção de uma estação para a E. de F. Great Western.

De acordo com a autorização de V. Excia. foram de novo restituida ao Estado as oficinas de propriedade da União para serem utilizadas na exploração do porto.

Reparação do material flutuante — Pelo Estado concessionário está sendo reparado o rebocador "Rosa e Silva", obra que deverá ser concluida dentro do ano próximo.

Imoveis — São do valor de 327:000$0, os imoveis de propriedade do Governo existentes em Cabedelo a cargo da Fiscalização.

Moveis e utensílios — São do valor de 565:000$0, com a inclusão de aparelhagens diversas, material flutuante, veículos, etc.

Almoxarifado — Acusava o valor de 68:954$666, de vários materiais de consumo.

RESUMO DE DADOS ESTATÍSTICOS

PORTO DE CABEDELO

Movimento de mercadorias — Em 1941 o movimento geral de mercadorias atingiu a 123.291 toneladas, havendo assim um aumento sobre a tonelagem de 117.754 obtida em 1940, de 5.537 toneladas, ou 4,7%. Dividiu-se aquele em 9.692 toneladas de importação estrangeira, 27.517 de importação de cabotagem, 17.373 de exportação para o estrangeiro e 68.709 de exportação por cabotagem; e este respectivamente em 5.952, 29.589, 26.358 e 55.885, toneladas. Há, pois, aumento de 3.740 toneladas, ou 62,8%, na importação estrangeira, diminuição de 2.072 toneladas, ou 7,0%, na importação de cabotagem, diminuição de 8.955 toneladas, ou 34,0%, na exportação para o estrangeiro e aumento de 12.824 toneladas, ou 22,9%, na exportação por cabotagem.

Concorreram para as maiores importações e exportações de longo curso os Estados Unidos; na importação seguem-se a Inglaterra, o

Canadá, a Finlândia e Portugal; e na exportação seguem-se a Inglaterra, a Espanha, a China, o Canadá e Portugal.

Movimento de navios — Em 1941 frequentaram o porto 414 navios, com 650.321 toneladas de registo, dos quais 60 de longo curso, com 151.399 toneladas e 354 de cabotagem, com 498.922 toneladas. Comparadas estas tonelagens com as registadas no ano de 1940, estas respectivamente de 184.260 e 675.153 toneladas, verifica-se decréscimo em todo o movimento de navios, de 32.861 toneladas em longo curso, correspondente à percentagem de 17,8%, e de 176.231 toneladas em cabotagem, correspondente à percentagem de 26,1%.

Receita — Em 1941 a renda bruta das taxas portuárias atingiu apenas a 994:009$0, ao passo que em 1940, atingiu a 1.056:946$3, donde o decréscimo de 62:937$3, equivalente a 6%; e o imposto adicional de 10% foi em 1941 de 114:402$6, contra 120:223$5 em 1940, donde o decréscimo de 5:820$9, ou de 4,8%. Resulta a receita total em 1941 de 1.108:411$6, contra 1.177:169$8 em 1940, donde o decréscimo de 68:758$2, ou de 5,8%.

PORTO DE JOÃO PESSÔA

Com a reduzida profundidade de seu ancoradouro e do canal de acesso, resume-se o movimento comercial deste porto a algum movimento de cabotagem, sobretudo o de pequena cabotagem, por meio de lanchas e veleiros. A parte mais importante do movimento comercial efetua-se pelo porto de Cabedelo.

Movimento de mercadorias — Em 1941 o movimento, todo de cabotagem, foi de 6.742 toneladas na importação e 7.697 na exportação, enquanto que em 1940, teve-se 7.252 toneladas na importação e 8.589 na exportação, donde os decréscimos respectivos de 510 e 892 toneladas, correspondentes a 7,0% e 10,4%.

Movimento de embarcações — O movimento de pequenas embarcações de cabotagem consistiu, no ano de 1941, em 317 embarcações, com 8.965 toneladas de registo, tonelagem esta que, comparada com a de 11.539 obtida em 1940, mostra ter havido uma diminuição de 2.574 toneladas de registo, equivalente a 22,3%.

ESTADO DE PERNAMBUCO

PORTO DE RECIFE

Continuou esse porto sob o regime de concessão outorgada ao Estado, pelo prazo de 60 anos, de acordo com o contrato assinado entre o Governo Federal e o mesmo Estado em 4 de março de 1938, em substituição ao que anteriormente vigorava, sendo a exploração comercial feita por administração direta do concessionário com a fiscalização do Governo Federal.

Obras novas, executadas pelo Estado — Foi concluida a montagem da grande ponte de descarga de carvão iniciada em 1939, pelo Estado, ponte essa com a grande capacidade de descarga de 300 toneladas por hora.

Para a instalação do Parque Carvoeiro a ser servido por essa ponte, continuou o Estado a construção do prolongamento do cais de 10 metros, por administração, iniciada no exercício anterior, tendo sido a produção de 357 blocos colocados em várias fiadas.

Obras de conservação, executadas pelo Estado — Foram executadas pelo Estado concessionário as seguintes obras :

> Reparação de linhas férreas e de duas locomotivas, pequenos reparos e obras de conservação nos 17 armazens do porto e bem assim nos galpões e grades de fechamento da zona portuária;
>
> Reparação e obras de conservação em 46 guindastes elétricos e em seis guindastes catadores;
>
> Reparos gerais do rebocador "Cabedelo", da draga "Barão de Mauá", areeiros "Borja Castro" e "Alfa", e na Barca dágua n. 2, e pequenos reparos nas demais unidades do material flutuante que lhe foi entregue pelo Governo Federal. Foram igualmente executados reparos e obras de conservação nos vários edifícios do porto.

Aparelhamento em poder do Estado — Alem do que se encontra em serviço para a exploração comercial do porto, um copioso aparelhamento flutuante, juntamente com o necessário para obras como,

máquinas operatrizes, instalações para exploração de pedreiras, linhas férreas e material rodante, foi entregue ao Estado, para uso das necessidades de conservação e reparações por ventura necessárias no porto e futuras obras novas, com a sua responsabilidade de boa guarda e conservação.

Vem de muitos anos o descaso do Estado, em várias administrações, pela boa conservação desse valioso aparelhamento tendo o seu atual Governo encontrado uma boa parte dele inteiramente imprestavel.

Afim de regularizar essa situação, a Fiscalização entrou em entendimento com o Estado e está fazendo um arrolamento completo do que existe para confrontar com o que lhe foi entregue, quando recebeu o contrato de concessão do porto, propondo a relação do que deve ter baixa no sentido de aliviar o mesmo Estado da responsabilidade do material imprestavel.

Entre o aparelhamento valioso e que deve ser aproveitado, destaco o "Titan" destinado para a colocação dos blocos de concreto nos recifes do Picão e com utilidade em outros serviços e que está sendo reparado pelo Estado.

A draga de alcatruzes "Nogueira" a de sucção "Picão" o rebocador "Fortaleza" e outras embarcações de maior porte, e o guindaste de 50 toneladas existente sobre os recifes do Picão, ficaram abandonados quando podiam ser reparados, quando fácil era obter o material metálico para esse fim.

Urge que uma solução seja dada para reparação desse aparelhamento pelo Estado ou pelo próprio Governo Federal, para utilizá-lo nos seus vários serviços, apesar da grande dificuldade provocada pela guerra para a importação do material necessário, pâra essas reparações, que avultam a grande soma.

Tomada de Contas — Durante o exercício, duas foram as tomadas de contas realizadas, referentes aos exercícios de 1939 e 1940, achando-se ambas em estudos neste Departamento, aguardando que sejam modificadas de acordo com as instruções que expedí à Fiscalização para, de uma vez por todas, ser conhecida a verdadeira situação da exploração comercial.

Serviços realizados pelo Governo Federal, por administração pelas verbas orçamentárias — Canal de Goiana — Continuaram as obras e estudos que interessam a esse canal, tendo sido revestidos 81 metros da margem esquerda, com enrocamentos e aterro, atingindo assim a 581 metros, a partir da bacia de evolução, o trecho inteiramente revestido.

Foi feita a dragagem de conservação com a extração do material trazido pelas cheias e iniciada e quase concluida a da bacia à mon-

tante da ponte da estrada de rodagem para a Paraiba, serviço esso feito com dificuldade, visto ter sido necessário demolir os encontros e pilares de uma antiga ponte e retirar do fundo dessa bacia, grande quantidade de pedaços de ferro e madeira que jaziam soterrados, prejudicando o serviço da draga.

Nas partes adjacentes aos taludes revestidos foi feita a sua regularização, serviço indispensavel para evitar erosão por ocasião das enchentes.

Vários estudos foram realizados na parte a montante da ponte, com a finalidade de se poder projetar o melhoramento dessa zona, com as retificações possiveis do rio e a dragagem respectiva.

Na parte a jusante do trecho revestido, já fóra da zona urbana da cidade de Goiana, foi tambem estudado um sistema mais simples e mais barato para o revestimento das margens.

A draga de alcatruzes que aí trabalha foi inteiramente reparada para a maior eficiência do seu trabalho.

Em todos esses serviços foi despendida a importância de réis 350:000$0.

Por conta da verba própria distribuida de 216:000$0 prosseguiram os reparos do areeiro "Espadon", da draga "Manoel Borba", nas lanchas "Breguedê", "Nogueira", "Vital de Souza" "Pina", no rebocador "Recife", e na montagem de um Drag-line, alem de vários reparos em máquinas das oficinas.

Observações meteorológicas — Foram feitas, de acordo com as instruções em vigor, observações sobre marés, vagas, temperatura, pressão atmosférica, tensão do vapor, umidade relativa, e direção e velocidade do vento, conforme os detalhes enviados dessas observações.

RESUMO DE DADOS ESTATÍSTICOS

PORTO DE RECIFE

Movimento de mercadorias — Em 1941 o movimento total de 1.171.419 toneladas de mercadorias, dividiu-se em 367.562 toneladas de importação do estrangeiro, 264.436 de importação de cabotagem, 79.646 de exportação para o estrangeiro e 459.775 de exportação por cabotagem, ao passo que no ano anterior o movimento total foi de 1.064.059 toneladas, divididas respectivamente em 348.129, 187.187, 92.014 e 436.729 toneladas. Assim, a comparação dos valores do biênio demonstram no movimento total um aumento de 107.360 toneladas, ou de 9,2%, para o qual concorreram os aumentos na importação estrangeira e de cabotagem, bem como, na exportação

por cabotagem, respectivamente, de 19.433, 77.249 e 23.046, equivalente a 5,6%, 41,3% e 5,3%, enquanto que na exportação para o estrangeiro houve diminuição, de 12.368 toneladas, ou de 13,4%.

Concorreram para as maiores importações, na ordem da enumeração, os Estados Unidos, a Holanda, a Argentina, a Inglaterra, Portugal e Alemanha; e receberam as maiores exportações os Estados Unidos, a Inglaterra, o Uruguai, o Japão e a Alemanha.

Movimento de navios — No ano de 1941, frequentaram o porto 1.731 navios, com 2.603.569 toneladas de registo, dos quais 404 de longo curso, com 1.087.816 toneladas, e 1.327 de cabotagem, com 1.519.753 toneladas.

Comparadas as tonelagens com as do ano anterior, cujo total de 1.765 navios, com 3.005.947 toneladas de registo, dividiu-se em 1.394.640 e 1.611.307, respectivamente, verifica-se decréscimo geral, que em longo curso, foi de 306.824 toneladas, ou 22,0%, e em cabotagem foi de 91.554 toneladas, ou 5,7%.

Receita — Em 1941 a renda bruta das taxas portuárias atingiu a 13.511:011$4, contra 10.352:397$1 em 1940, donde o aumento no biênio de 3.158:614$3, ou de 30,5%; e o imposto adicional de 10% em 1941, foi de 1.876:742$9, contra 3.933:334$9 em 1940, donde o decréscimo de 2.056:592$0, ou de 52,3%. Resulta, entre aquele aumento e esta diminuição a preponderância daquele na receita total, a qual foi em 1941 de 15.387:754$3, contra 14.285:732$0 em 1940, donde o aumento de 1.102:022$3, ou 7,7%.

ESTADO DE ALAGOAS

PORTO DE MACEIÓ

Encontra-se esse porto sob o regime de concessão outorgada ao Estado, por contrato firmado em 30 de novembro de 1933.

Ficaram inteiramente concluidas as obras de abrigo, acostagem, acesso e armazenamento de mercadorias, faltando apenas as de aparelhamento definitivo para carga, descarga e transporte. Foram todas essas obras executadas com os recursos fornecidos pelo Governo Federal, por conta dos 2% ouro, a dos 10% adicionais sobre os direitos de importação, de que dei notícia em relatório anterior, renda essa que continuará a ser fornecida mesmo durante o período de exploração.

Exploroção comercial — Será iniciada dentro dos primeiros meses de 1942, utilizando-se aparelhamento mandado ceder, do porto de Recife, pelo despacho de 20 de julho de V. Excia., material esse constante de: Uma locomotiva "Heuchel', 1 guindaste a vapor de 12 toneladas, 1 rebocador e 15 truques de carros porta blocos.

A autorização para início dessa exploração já foi requerida pelo Estado e concedida por V. Excia. pela portaria n. 636, de 3 de dezembro.

Tarifo portuária — A tarifa portuária a ser adotada nesse porto, foi em carater provisório, aprovada por V. Excia., pela portaria número 686, de 15 de dezembro.

Tomodo de contos — Foi iniciada a primeira tomada de contas relativa aos anos de 1940, e anteriores não ultimada dentro do exercício.

RESUMO DE DADOS ESTATÍSTICOS

Movimento de mercodorios — O movimento total de 151.741 toneladas de mercadorias movimentadas em 1941, dividiu-se em 3.067 toneladas de importação do estrangeiro, 27.059 de importação de cabotagem, 15.917 de exportação para o estrangeiro e 105.698 de exportação por cabotagem. Comparados estes resultados com os de 1940, em que o total de 180.762 toneladas, dividiu-se respectivamente

em 1.672, 36.509, e 38.862 e 103.719 toneladas, verifica-se que no movimento total houve a diminuição de 29.021, ou 16%, proveniente da diminuição na importação de cabotagem e na exportação para o estrangeiro, esta mais sensivel, que foram respectivamente de 9.450 e 22.945 toneladas, ou de 25,9% e 59,0%; ao passo que houve aumento na importação estrangeira e na exportação por cabotagem, respectivamente de 1.395 e 1.979 toneladas, ou 83,4% e 1,9%.

Movimento de navios — Em 1941 frequentaram o porto 599 navios, com 1.098.484 toneladas de registo, sendo 49 de longo curso, com 134.786 toneladas, e 550 de cabotagem, com 963.698 toneladas. Comparadas estas duas tonelagens com as obtidas em 1940, respectivamente de 216.599 e 1.181.573 toneladas de registo, observa-se decréscimo geral, que em longo curso foi de 81.813 toneladas, ou 37,8%, e em cabotagem foi de 217.875 toneladas, ou 18,4%.

Receita — Ainda não em exploração este porto, a sua receita consta somente do imposto adicional de 10%, que em 1941 foi de 73:086$9, enquanto em 1940 foi de 145:010$8, donde o sensivel decréscimo de 71:923$9, ou de 49,6%.

ESTADO DE SERGIPE

PORTO DE ARACAJÚ

Prosseguiram durante o ano as obras de melhoramentos desse porto, pelo Estado, sob o regime de concessão a ele outorgado, para construção e posterior exploração comercial, nos termos da autorização constante do decreto n. 23.460, de 16 de novembro de 1933 e contrato firmado com o Governo Federal em 23 de dezembro de 1933 e registado pelo Tribunal de Contas, em 15 de janeiro de 1934.

Pelo Estado concessionário e mediante uma concorrência pública foram as obras contratadas com a Companhia Nacional de Construções Civís e Hidráulicas, conforme contrato assinado em 24 de outubro de 1938 e publicado no *Diário Oficial* do Estado em 11 de dezembro do mesmo ano, sendo o orçamento das obras o de 5.900:140$0 conforme aprovação com o respectivo projeto pelo decreto.

Ao Governo do Estado foram entregues pelo Governo Federal 3.579:930$0. produto das taxas de 2% ouro e 10% adicionais, correspondente à arrecadação do período de 1913 a 1936, conforme estipula o contrato de concessão de ser-lhe entregue o produto dessa arrecadação mesmo depois de entrar o porto em exploração comercial.

Por outro lado obrigou-se o Estado pelo mesmo contrato a atender com recursos próprios o que faltasse para o pagamento dessas obras.

Os trabalhos de construção tiveram início pela companhia contratante em 14 de janeiro de 1939, nos termos do contrato acima referido e aditamento assinado com o mesmo Estado em 30 de maio de 1941.

Em 1 de novembro de 1941 o interventor Federal nesse Estado. dando como razão a impossibilidade do erário estadual de atender ao pagamento das obras visto estar praticamente esgotado o suprimento dos 3.579:930$0 feito pelo Governo Federal, pediu a recisão do contrato de concessão.

Como complemento desse seu pedido, solicitou ainda o Sr. interventor, que a União providenciasse o prosseguimento das obras com a sua responsabilidade e com a abertura do crédito necessário para

a ultimação das mesmas e que fosse feita a tomada de contas do Estado da importância recebida do Governo Federal para a regularização da recisão solicitada.

O pedido foi devidamente estudado por este Departamento e encaminhado à V. Excia., pelo ofício n. 4.507, de 27 de novembro de 1941.

As obras foram paralizadas pelo Estado em 31 de dezembro do mesmo ano aguardando a decisão do Governo Federal.

Obras executadas pelo concessionário — Foram enraizados 26 tubulões e colocados 8.733 metros cúbicos de enrocamento lateral.

Obras diretamente realizadas pela Fiscalização — 35.210 metros de desobstrução e limpeza do fundo e margens do rio Japaratuba e canal Pomanga que liga aquele ao rio Sergipe, com o início tambem da dragagem desse canal.

CANAL DE SANTA MARIA

550 metros de movimento de terra nas margens; preparação do leito para revestimento; início da excavação do fundo e prosseguimento do revestimento das margens.

7.950 metros lineares de cerca de proteção às dunas.

As referidas obras importaram em 499:963$9.

Fixação de dunas — Foi feita a fixação de 442.225 metros quadrados de dunas da barra e 7.950 metros de cerca de proteção com um dispêndio de 212:268$0.

RESUMO DE DADOS ESTATÍSTICOS

PORTO DE ARACAJÚ

Movimento de mercadorias — O movimento geral de mercadorias em 1941 foi de 94.530 toneladas, contra 92.140 toneladas em 1940, acusando assim um aumento de 2.370 toneladas, ou 2,6%, causado pelo aumento verificado no movimento de importação e exportação de cabotagem.

O movimento de longo curso reduziu-se em 1941 a uma pequena importação do estrangeiro, de 394 toneladas.

A importação de cabotagem foi em 1941 de 24.537 toneladas, contra 22.705 em 1940, donde o aumento de 1.832 toneladas, correspondente a 8,1%; e a exportação por cabotagem foi de 69.599 toneladas contra 68.823 em 1940, donde o aumento de 676 toneladas, ou de 1%.

Movimento de navios — O movimento de longo curso nesse porto é insignificante e desde 1940 tem sido nulo.

Quanto ao movimento de cabotagem, em 1941 frequentaram o porto 437 navios, com 94.239 toneladas de registo, dos quais quatro a vela, com 204 toneladas de registo. Comparada a tonelagem com a obtida em 1940, que atingiu a 102.635 toneladas de registo, verifica-se o decréscimo de 8.396 toneladas, numa percentagem de 8,2%.

Receita — Consta do imposto adicional de 10%, que em 1941 rendeu 22:851$6, contra 24:315$5 em 1940, donde o decréscimo de 1:463$9, equivalente à percentagem de 6%.

ESTADO DA BAÍA

PORTO DO SALVADOR

Continuou esse porto, tambem denominado da Baía, sob o regime de concessão, outorgada à Companhia Cessionária das Docas do Porto da Baía, hoje denominada Companhia Docas da Baía, de acordo com o contrato de 3 de novembro de 1920 e o aditivo de 27 de agosto de 1929, não só para a execução de obras como tambem para a exploração comercial.

Com o intuito de reajustar esses contratos ao regime das novas leis portuárias promulgadas em 1934, enviou este Departamento em 1937, à V. Excia., uma minuta do contrato para substituir o vigente, a qual, estudada por esse Ministério, foi enviada ao da Fazenda onde, depois de permanecer por longo tempo, foi restituida com várias observações a considerar.

Para exame dessas observações e de dúvidas levantadas pela Divisão de Orçamento desse Ministério, foi de novo enviada a este Departamento em 5 de dezembro, onde ainda se achava em 31 do mesmo mês.

Obras novas — Foram construidos dois tanques para óleo combustivel cujo valor de 1.583:201$0 pendia de aprovação.

Tomada de contas — Quatro foram as tomadas de contas realizadas, uma correspondente à exploração comercial do porto, correspondente ao exercício de 1940, e três referentes aos três primeiros trimestres de 1941 da Avenida Jequitaia, hoje, Frederico Pontes.

Tomadas de contas do porto da Baía — Pelo ofício n. 1.846, de 13 de maio, encaminhei para aprovação de V. Excia. a tomada de contas relativa ao exercício de 1940 com os seguintes resultados :

Renda bruta	8.692:918$670
Custeio e conservação	4.809:013$929
Renda líquida	3.883:904$741
Renda complementar do produto dos 10%, adicionais, sobre os direitos de importação	1.112:796$300
Deficiência de renda complementar	4.204:004$837

Fundo de compensação :

Saldo em 31-12-39	3.516:597$561	
Juros em 1940	210:995$854	
Quota em 1940	157:588$490	3.885:181$905

Capital reconhecido — o mesmo de 1939, fixado por Aviso desse Ministério	153.345:096$295

Essa tomada de contas foi aprovada pelo Aviso n. 1.699, de 12 de junho.

Tomada de contas da Avenida da Jequitaia — À aprovação de V. Excia.. foram encaminhadas as seguintes tomadas de contas, realizadas por trimestres :

1.º *Trimestre de* 1941 :

Receita no período da renda da taxa de 10% sobre as taxas do porto e venda de materiais ...	242:696$077	
Saldo do trimestre anterior ...	207$446	242:903$523
Despesa no período		541:004$700
Diferença paga por conta da verba orçamentária distribuida de 300:000$0		298:101$177

A aprovação dessa tomada de contas foi feita pelo Aviso número 2.074, de 2 de julho.

2.º *Trimestre de* 1941 :

Receita do trimestre da renda da taxa de 10% sobre as taxas do porto	213:970$897	
Despesa no período	213:763$700	
Saldo que passa para o 3.º trimestre		207$197

Essa tomada de contas foi aprovada pelo Aviso n. 3.348, de 7 de outubro.

3.º *Trimestre de* 1941 :

Saldo do trimestre anterior	207$197	
Receita no trimestre, da renda de 10% sobre as taxas do porto ..	303:859$876	304:067$073
Despesa no período		86:553$340
Saldo que passa para o 4.º trimestre		217:513$733

A sua aprovação foi feita pelo Aviso n. 4.033, de 31 de dezembro.

Nessa Avenida, foram, pela Companhia, executadas as seguintes obras, durante o exercício de 1941, com um despêndio total nos quatro trimestres, de 939:363$4.

Cortes em terra	4.136,000 m3
Aterro	12.142,000 m3
Canalização para esgoto de águas pluviais, com caixas coletoras, ventiladores e poços de visita	670,0 ml.
Muros de alvenaria	715,0 ml.
Meios fios	394,0 ml.
Calçamento	5.200,00 m2.
Passeios	7.350,00 m2.
Escadarias de cantaria	211,0 ml.
Ajardinamento	2.045,00 m2.
Arborização	232 árvores
Desapropriações	3

Tarifa portuária — Continuou em vigor a aprovada pela Portaria n. 39, de 21 de janeiro de 1936, com a modificação da Portaria n. 308, de 21 de maio de 1940, sobre retirada e reposição de grandes volumes no convés dos navios e as constantes das portarias ns. 592, de 31 de outubro e 620, de 20 de novembro, a primeira dessas mandando acrescentar à tabela G-6 (Armazenagens especiais) duas taxas, as de ns. 5 e 6, para armazenagem de óleos, inflamaveis e combustiveis e a segunda alterando a tabela de Armazenagem interna da primitiva tarifa.

Ainda pelo ofício 1.153, esclareceu este Departamento o modo de cobrar a taxa de "Utilização", no caso de baldeação. que só deve ser paga pelos dois navios nos casos de haver descarga no cais e isso mesmo com o abatimento de 30%, no total.

ESTUDOS E OBRAS EM EXECUÇÃO POR CONTRATO OU ADMINISTRAÇÃO DIRETA E CUSTEIO POR VERBAS ORÇAMENTÁRIAS

PORTO DE S. ROQUE

Por contrato firmado com a Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil "Cobrasil", prosseguiram as obras desse porto, de acordo com os projetos e orçamentos aprovados com um despêndio no exercício da importância de 2.017:438$897, correspondente aos seguintes serviços :

Enrocamento de regularização do fundo para assentamento dos caixões do cais	5.196,583 m3
Idem de acesso ao cais	14.665,397 m3
Idem de proteção do cais	2.375,800 m3
Aterro	11.533,000 m3
Caixões de concreto lançados	5
Idem alteados até a cota — 10.30m	13
Idem definitivamente assentes	8
Muralhas de concreto	140,0 m l.
Fornecimento e assentamento de linhas férreas e material para canalização dágua	

Itaparica — Nessa cidade, na ilha do mesmo nome, prosseguiu o aterro do novo caís alí construido, com um cubo de 22.856,714 m3 e uma despesa de 79:998$5.

Mar Grande — Nesse pequeno porto, situado na ilha de Itaparica, como complemento da ponte alí construida e para evitar a erosão da costa, continuaram as obras de prolongamento do cais para o lado Norte dessa ponte com uma despesa total de 144:949$0.

Pessoal de Obras — Com o pessoal auxiliar necessário às obras acima referidas foi despendida a importância de 45:046$0.

PORTO DE ILHÉUS

Continuou a exploração comercial desse porto pela Companhia Industrial de Ilhéus, de acordo com o contrato revisto, autorizado pelo decreto n. 166, de 15 de maio de 1935, assinado com o Governo Federal, em 13 de junho do mesmo ano.

Tomadas de contas — Por ofício n. 2.716, de 16 de julho, foi submetida a aprovação de V. Excia., a tomada de contas relativa ao exercício de 1940, com o seguinte resultado :

Capital reconhecido	5.276:616$609
Renda bruta	1.607:172$250
Custeio e conservação	1.115:278$867
Renda líquida	491:893$383
Rendimento do capital	9,32%

Essa tomada de contas foi aprovada pelo Aviso de V. Excia., número 2.595, de 8 de agosto.

Tarifa portuária — Continuou em vigor a aprovada pela portaria n. 874, de 8 de novembro de 1935.

Estudos executados pelo Governo — Por uma Comissão especial organizada e designada por este Departamento, com início dos trabalhos, em novembro desse ano, foram levados a efeito os estudos necessários do porto de Ilhéus e rio Cachoeira para a organização de um projeto de obras fixas que garantam a profundidade necessária na barra e canal de acesso, independentemente de dragagem permanente.

Esses trabalhos já foram ultimados, achando-se a Divisão Técnica em estudos do projeto e respectivo orçamento.

RIO S. FRANCISCO

A cargo da Comissão de Estudos e Obras da Rede Fluvial Baiana prosseguiram os estudos e obras que há vários anos veem sendo realizados nesse rio para melhorar as suas condições de navegabilidade e proteção das cidades ribeirinhas contra as suas cheias periódicas e melhoria de condições de acostagem.

Estudos — Prosseguiram os estudos topo-hidrográficos nesse rio e em seus afluentes em mais 200 quilômetros com um dispêndio de 88:100$0.

Obras — Prosseguiram nesse rio as obras fixas para regularização do Braço do Sobradinho com a construção de 19 espigões num comprimento total de 582 metros com a utilização de 2.441 metros cúbicos de pedra. Esses Espigões na sua maioria inclinantes estão prestando bons serviços regularizando esse trecho com a manutenção de um canal de navegação relativamente franco sem oferecer riscos às embarcações que o transpõem. 14 desses espigões foram enraizados na margem esquerda e cinco na direita. Alem desses outros espigões foram aumentados de mais 79 metros com o emprego de 960 metros cúbicos de pedra.

No local denominado Volta do Tiburcio, foi construido um dique guia-corrente, na margem direita, com 333 metros de comprimento e emprego de 1.038 metros cúbicos de pedra, com o fim de conduzir as águas na estiagem pelo canal de navegação que, por isso, apresenta melhoria num trecho dantes de insignificante profundidade.

Nos locais denominados Baixo da Teodora, Pacús, Carnaubeira e Sabão, foram feitos revestimentos de margem, numa extensão total de 480 metros e emprego de 1.201 metros cúbicos de pedra, trechos esses dos mais atacados pelas correntes das cheias.

No Portão da Corredeira, 2 de julho, foram derrocados 500 metros cúbicos de pedra e em outros locais mais 130 metros cúbicos.

Em vários locais desse Braço foram dragados 9.650 metros cúbicos de cascalho, o que concorreu para a melhoria do seu canal de navegação.

Em outros locais como nas ilhas da Inácia, Grande e do Mandacarú, em pontos muito atacados pela corrente, foram feitos revestimentos de margem numa extensão de 276 metros e reparados os diques barragens da primeira dessas ilhas e do Encaibro, com o emprego de um total de 2.670 metros cúbicos de pedra.

Prosseguiu a construção do dique barragem ligando a ilha do Capanga com a dos Bois, obra essa quase concluida, e onde foram empregados 2.100 metros cúbicos de pedra. No braço da Capanga e Corredeiras do Curralinho, foram derrocados com auxílio único de cavouqueiros, 160 metros cúbicos de pedra.

Em todos esses serviços acima enumerados, executados no Braço do Sobradinho e trecho compreendido entre ele e as Corredeiras do Curralinho e em reparos de algumas embarcações foi despendida a importância de 560:744$350.

Alem desses outros serviços foram executados em várias localidades ribeirinhas como se segue :

Em Santa-Sé — 700 metros lineares de banco em terra apiloada, 1 pontilhão de 7 metros de vão e 1 boeiro com o despêndio de 23:573$0.

Em Joazeiro — 243 metros cúbicos de alvenaria para o prolongamento do seu cais e 150 metros cúbicos de aterro com o despêndio de 15:000$0.

Em Remanso — 300 metros cúbicos, de alvenaria de pedra em seu cais e 125 metros cúbicos de aterro com o despêndio de 20:000$0.

Em Barra — 27 metros cúbicos de alvenaria de pedra e 2.632 metros cúbicos de aterro do seu cais com o despêndio de 15:880$0.

Em Rio Branco — Foram adquiridos 500 metros cúbicos de pedra para o aumento do seu dique e que não puderam ser empregados por falta de trabalhadores.

Em Carinhanha — Foram executados 333.300 metros cúbicos de alvenaria de cais com o despêndio de 20:000$0.

Em Januária — Com a instalação do serviço, 912 metros cúbicos de aterro, 163 metros cúbicos de alvenaria de fundação e aquisição de 1.190 metros cúbicos de pedra, foi despendida a importância de réis 50:000$0.

Em Barreiras — Foram realizados 158.300 metros cúbicos de alvenaria de pedra e argamassa de cal e areia num trecho do seu muro de arrimo com o despêndio de 11:450$0.

Em outras localidades do Estado, foram executados serviços como se segue :

Parta Segura — Prosseguiram os serviços iniciados no exercício anterior com a execução de 700 metros lineares de estacada de proteção, 200 metros cúbicos de aterro e 1.930 metros cúbicos de pedra na restauração dos arrecifes.

Canavieiras — Para a conclusão dos trabalhos iniciados em 1940 de construção de uma ponte, execução de 100 metros de estacada de madeira de proteção e 2.863 metros cúbicos de aterro, foram despendidos 72:702$450.

Itacaré — Foi iniciada a restauração das muralhas de suas barretas, em concreto armado, com o despendio de 35:800$0.

RESUMO DE DADOS ESTATÍSTICOS

PORTO DA BAÍA

Mavimenta de mercadarias — Em 1941 o movimento total de mercadorias atingiu a 722,842 toneladas, dividindo-se em 78.246 toneladas de importação do estrangeiro, 300.084 de importação de cabotagem, 205.953 de exportação para o estrangeiro e 138.559 de exportação por cabotagem.

Comparados esses valores com os obtidos em 1940, respectivamente de 71.816, 253.675, 152.262 e 110.106 toneladas, nota-se aumento geral, de 6.430 toneladas na importação estrangeira, de 46.409 toneladas na importação de cabotagem, de 53.691 toneladas na exportação para o estrangeiro e de 28.453 toneladas na exportação por cabotagem, equivalentes estes quatro aumentos respectivamente a 9%, 18,3%, 35,3% e 25,8%.

Os paises que concorreram para maior importação foram, pela ordem da enumeração, os Estados Unidos, a Argentina e Portugal; e os que absorveram maior exportação foram os Estados Unidos, a Argentina e o Japão.

Mavimenta de navios — Em 1941 frequentaram o porto 1.316 navios, com 2.262.291 toneladas de registo, sendo 248 de longo curso,

eom 727.837 toneladas e 4.068 de eabotagem, eom 1.534.454 toneladas.

Comparadas estas tonelagens eom as do ano de 1940, respeetivamente iguais a 1.114.325 e 1.496.589 toneladas de registo, verifica-se decréseimo em longo curso, eomo eonsequência imediata da guerra, igual a 386.488 toneladas, ou 34.7%, e aumento em cabotagem, igual a 37.865 toneladas, ou 2,5%. No movimento total resultou diminuição de 348.623 toneladas, ou 13,4%.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias rendeu em 1941 a quantia de 10.796:393$084 e em 1940 a de 8.694:178$670, donde o sensivel aumento de 2.102:214$414, ou 24,2%; e o imposto adieional de 10% foi em 1941 de 794:731$1 e em 1940 de 1.112:796$2, donde o decréscimo de 318:065$1, ou 28,6%. Resulta a reeeita total de 11.591:124$184, em 1941, contra 9.806:974$870 em 1941, mantendo um aumento de 1.784:149$314, equivalente a 18,2%.

PORTO DE ILHÉUS

Movimento de mercadorias — No ano de 1941 o movimento de mereadorias atingiu a 123.960 toneladas, excedendo, assim, o movimento obtido em 1940, que foi de 115.902 toneladas. Aquele movimento dividiu-se em 734 toneladas de importação de longo curso, 36.460 de importação por cabotagem, 29.647 de exportação para o estrangeiro e 57.119 de exportação por eabotagem; e este dividiu-se respeetivamente em 129, 33.807, 29.815 e 52.151 toneladas, o que demonstra ter havido apenas uma pequena diminuição na exportação para o estrangeiro, que foi de 168 toneladas, equivalente a 0,6%. Quanto aos aumentos na importação estrangeira, aliás pequena neste porto, bem como na importação e na exportação por cabotagem, foram respectivamente de 605, 2.653 e 4.968 toneladas, ou 46,9%, 7,8% e 9,5%.

Movimento de navios — No ano de 1941, frequentaram o porto 543 navios, com 184.388 toneladas de registo, eontra 512 navios, eom 183.995 toneladas, em 1940, demonstrando assim um aumento aeompanhando o de mereadorias. O total de 1941, dividiu-se em 20 navios de longo eurso, eom 22.054 toneladas de registo e 523 de cabotagem com 162.334 toneladas de registo; e o de 1940 dividiu-se em 20 navios de longo eurso, eom 23.491 toneladas de registo, e 492 de cabotagem, eom 160.504 toneladas de registo. Comparadas as tonelagens obtidas no biênio, verifiea-se pequena diminuição em longo eurso, de 1.437 toneladas, ou 6,1%, e aumento em eabotagem, de 1.830 toneladas, ou 1,1%.

Receita — Não havendo arrecadação de imposto adieional de 10%, eonsta a reeeita somente da renda bruta das taxas portuárias, que em 1941 atingiu a 1.715:083$733, eontra 1.631:326$209 em 1940, resultando um aumento de 83:756$524, ou de 5,1%.

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

PORTO DE VITÓRIA

As obras de melhoramento desse porto e a sua exploração, foram dadas em concessão ao Estado do Espírito Santo, pelo decreto n. 16.739, de 31 de dezembro de 1924, recentemente revisto e substituido pelas novas cláusulas aprovadas pelo decreto-lei n. 3.039, de 10 de fevereiro de 1941, com a retificação constante pelo de n. 3.208, de 25 de abril, com o contrato assinado em 4 de agosto, registado pelo Tribunal de Contas em 9 de setembro.

Durante o exercício, deu o Estado concessionário plena satisfação às suas obrigações contratuais na parte referente ao trecho em exploração.

Tarifa portuária — Nessa exploração continuou a ser aplicada a tarifa aprovada pela portaria n. 486, de 5 de outubro de 1939.

Tomada de contas — Pelo ofício n. 3.167, de 16 de agosto, encaminhei à V. Excia, o resultado da tomada de contas relativa ao exercício de 1940, a qual recebeu a aprovação de V. Excia. pelo Aviso n. 2.948, de 8 de setembro, com os seguintes resultados :

Capital reconhecido	23.904:565$500
Renda bruta	1.261:671$000
Despesa de custeio e conservação	1.530:200$500
Deficit apurado	268:529$500

O *deficit* verificado justifica-se por se tratar de um período inicial de exploração com despesas ainda não remuneradas, tanto que, já no ano de 1941, a sua receita apurada elevou-se a 2.300:895$0, praticamente 100% superior a acima indicada de 1940.

Obras realizadas — Durante o exercício, executou o Estado concessionário, obras na 2.ª Secção do porto, correspondente a mais 300 metros de cais, com respectivo aparelhamento e dragagem, no valor de 4.210:939$483.

Essas obras ficaram inteiramente concluidas dentro do exercício, com a exploração dessa 2.ª Secção, já autorizada pelo Aviso de V. Excia. n. 3.674, de 8 de novembro de 1941.

Embarcadouro de minérios — O Governo do Espírito Santo, concessionário do porto de Vitória, competentemente autorizado pelo Governo Federal, está realizando com o auxílio da Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia S. A., a construção de um moderno embarcadouro de minério, no morro do Paul, fronteiro ao porto comercial.

Em síntese, as condições do contrato são as seguintes :

1) A despesa com a parte da construção a cargo da Companhia é orçada em 5.590:000$0 e será por ela financiada, mas o embarcadouro ficará pertencendo ao porto;

2) A construção compreende cais para navios de 8,5 metros de calado, silos com a capacidade de 47.600 toneladas, viadutos, linhas férreas, aparelho de carga, etc.;

3) A Companhia fica sujeita às taxas portuárias e se compromete a pagá-las, na base de um mínimo, de modo que, em dez anos, estará amortizada a dívida contraida pelo Estado com a Companhia.

Alem dessas obras, o Estado concessionário realizará outras, cujo orçamento total, inclusive as que foram anteriormente citadas, é de 21.343:440$134.

Depois de concluidas todas as obras, o porto ficará aparelhado para embarcar 3.000.000 de toneladas de minério por ano, fazendo-se o embarque por gravidade, à razão de 1.200 toneladas por hora.

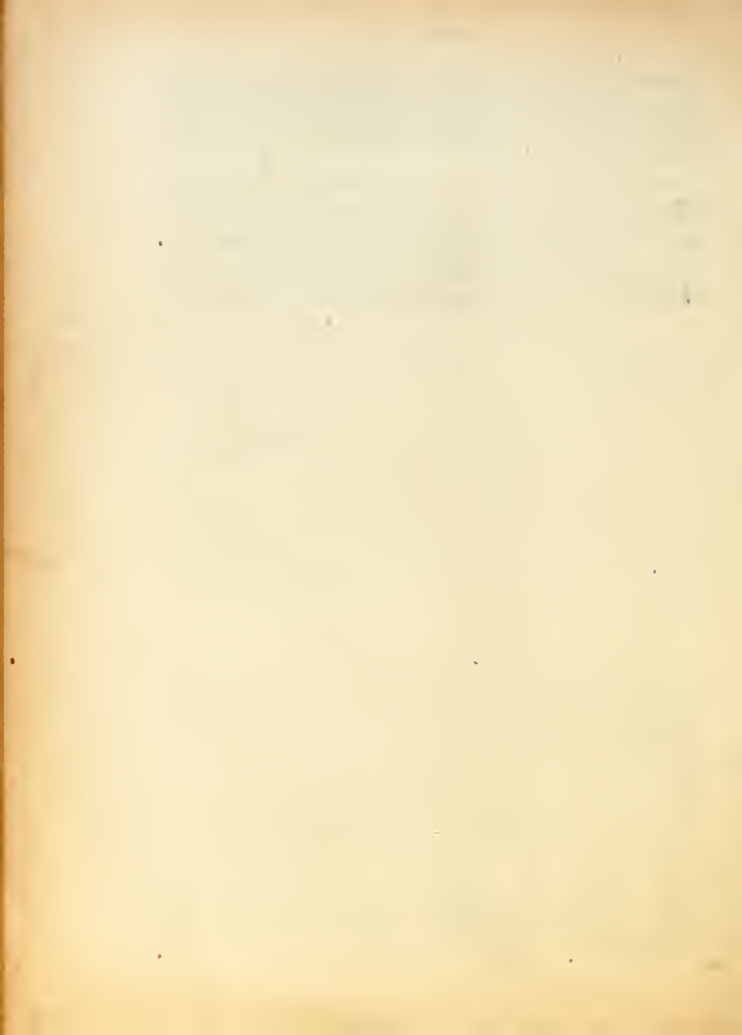
Essas obras já estão muito adiantadas, com a sua conclusão prevista para o ano próximo.

RESUMO DE DADOS ESTATÍSTICOS

Movimento de mercadorias — O movimento total de mercadorias neste porto, de 230.276 toneladas, superou fortemente o de 159.681 toneladas obtido em 1940, de 80.595 toneladas, ou 50,1%. O movimento de longo curso, que foi nulo em 1940, aumentou bastante em 1941, com 2.203 toneladas; o restante dividiu-se em 65.341 toneladas de importação de cabotagem, 142.512 de exportação para o estrangeiro e 20.220 de exportação por cabotagem, valores estes que, comparados aos obtidos em 1940, respectivamente, de 54.402, 81.106 e 24.163 toneladas, demonstram aumento geral, na importação por cabotagem de 10.939 toneladas na exportação para o estrangeiro de 61.406 toneladas e na exportação por cabotagem de 3.953 toneladas, equivalentes estes três aumentos às percentagens de 20,1%, 75,7% e 16,3%.

Movimento de navios — Em 1941 frequentaram o porto 1.057 navios, com 784.012 toneladas de registo, sendo 77 de longo curso, com 231.999 toneladas, e 980 de cabotagem, com 552.013 toneladas.

Comparadas estas tonelagens com as obtidas em 1940, que foram respectivamente de 312.813 e 688.018 toneladas, verifica-se diminuição apesar do aumento verificado no movimento de mercadorias, sendo em longo curso de 80.814 toneladas, ou 25,8%, e em cabotagem de 136.005 toneladas, ou 19,8%.

Receita — Nos dois anos de exploração deste porto as taxas portuárias renderam em 1940 e 1941, respectivamente 1.256:616$460 e 2.300:895$0, resultando o sensivel aumento de 1.044:278$540, equivalente a 83,1%. O imposto adicional de 10% em 1940 e 1941 foi de 5:006$6 e 6:963$8, donde o aumento de 1:957$2, ou de 39,1%. Resulta uma receita total de 2.307:858$8 em 1941, contra 1.261:623$060 em 1940, donde o aumento de 1.046:235$740, equivalente a 82,9%.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO

PORTO DE NITERÓI

Continua esse porto no regime de concessão outorgado ao Estado do Rio, por contrato assinado em 20 de julho de 1925, com base no decreto n. 16.962, de 24 de junho do mesmo ano, inteiramente sem movimento comercial pelos seus cais e armazens.

Desde 1939 está subordinado à Fiscalização do Porto do Rio do Rio de Janeiro, de acordo com o Aviso n. 356, de 8 de fevereiro de 1939.

Tomada de contas — As tomadas de contas que se encontravam em grande atrazo, tiveram afinal, andamento, achando-se ém estudo as referentes ao longo período de 1930 a 1939.

Tarifas — Por portaria n. 339, de 11 de junho de 1941, foi mandada aplicar a esse porto a tarifa atualmente em vigor no porto de Angra dos Reis, aprovada pelas portarias ns. 315 e 514, de 30 de junho e 19 de outubro de 1939.

Aparelhamento — Continua o mesmo já indicado no relatório referente ao exercício de 1940.

PORTO DE ANGRA DOS REIS

Como o de Niterói, foi esse porto dado em concessão ao Estado do Rio de Janeiro, pelo contrato assinado em 10 de julho de 1925, com base no decreto n. 16.961, de 24 de junho do mesmo ano, que o autorizou.

Continua esse contrato sem a revisão que se impõe, em virtude do disposto na nova Legislação Portuária decretada em 1934, apesar das providências, nesse sentido, adotadas por este Departamento.

Tomada de contas — Depois de muitas delongas procedeu-se, finalmente, durante o ano, à primeira tomada de contas, referente, apenas, à exploração comercial com o seguinte resultado, cuja aprovação foi proposta à V. Excia., pelo ofício n. 1.598, de 23 de abril e aprovada pelo Aviso n. 1.605, de 9 de junho, compreendendo dois períodos distintos de 1 de novembro de 1934, a 24 de outubro de 1939,

serviço provisório, extra-contratual e de 25 de outubro de 1939 a 31 de dezembro de 1939, exploração definitiva :

Renda complementar do adicional dos 10% sobre os direitos de importação de 1934 a 1937	698:807$300

Serviço provisório (extra-contratual) de 1-11-1934 *a* 24-10-1939

Renda	1.812:506$370
Custeio	958$570$650
Renda líquida	853:935$700

Exploração definitiva

Período de 25-10-1939 *a* 31-12-1939

Renda do cais	125:696$400
Custeio do cais	78:396$500
Renda líquida	47:299$900

O capital invertido continua ainda em apuração por falta da necessária documentação por parte do Estado, só enviada em 15 de dezembro último.

Tarifa — Continua em vigor a tarifa aprovada pelas portarias ns. 315, de 30 de julho de 1939 e 514, de 19 de outubro do mesmo ano.

Aparelhamento — Continua o mesmo já citado no Relatório do exercício de 1940.

S. JOÃO DA BARRA

A cargo da Comissão de Estudos e Obras do Porto de São João da Barra, prosseguiram o levantamento e estudos do rio Paraiba do Sul, com o intuito de serem projetadas as obras necessárias para a melhoria da barra desse rio, afim de permitir o facil escoamento da produção dos ricos municípios do norte do Estado.

Devido às enchentes do começo do ano foram, para estudo comparativo, feitas novas sondagens hidrográficas, fora da barra e de novo levantadas à ilha da Convivência e o Pontal.

Devido à largura do rio, dois levantamentos foram feitos nas margens direita e esquerda, amarrados os vértices da triangulação.

Os levantamentos ao longo da costa foram feitos de um lado até a lagoa Grussai e do outro até o arraial de Gargau.

Os levantamentos e nivelamentos das margens atingiram a cidade de Barcelos, onde se presume não mais existir a influência das marés, tendo sido tambem sondado todo esse trecho do rio.

As secções transversais foram espaçadas de 40 ms. e niveladas de 10 em 10 metros.

Dois marégrafos foram instalados e para acompanhar o movimento da onda maré, quatro réguas foram colocadas entre eles.

Foram ainda feitos estudos sistemáticos de correntes e observações meteorológicas.

Esses estudos deverão estar concluidos dentro do segundo semestre do próximo ano, com a apresentação de um ante-projeto de melhoramentos.

A importância despendida durante o exercício atingiu a 184:295$0.

CABO FRIO

Prosseguiram os serviços de abertura do canal Itajurú, destinado a melhorar as condições de navegabilidade na lagoa de Araruama, afim de facilitar o escoamento da produção de sal da região, cujo projeto e respectivo orçamento na importância de 328:160$0, foram aprovados pela portaria n. 390, de 1 de julho de 1941.

Demonstrando a execução dos trabalhos a grande conveniência que adviria com a execução de obras fixas, em vez da simples dragagem prevista, com despesas posteriores de conservação, foi iniciada a construção de alguns espigões de pedra arrumada, num desenvolvimento de 100 metros e um guia-corrente com o comprimento de 80 metros.

Em todas essas obras foi despendida a importância de 191:000$0.

Os resultados colhidos com tais obras fixas corresponderam plenamente à expectativa, tendo se dado o aprofundamento e alargamento do canal, de modo a ser dispensada a dragagem prevista nos trechos correspondentes, estando em elaboração, por esse motivo, um novo projeto destinado a substituir o anterior.

Para reparo de um rebocador existente no local, foi distribuida a importância de 150:000$0 utilizada, no exercício, em 148:303$8.

RESUMO DOS DADOS ESTATÍSTICOS

PORTO DE NITERÓI

Movimento de mercadorias — O movimento geral de 2.663 toneladas de mercadorias em 1941, dividiu-se em 2.584 toneladas de importação e 79 toneladas de exportação, ambas de cabotagem, não se registando movimento algum de longo curso.

A comparação com os valores correspondentes de 1940, que foram respectivamente de 5.017 e 189 toneladas, somente de cabotagem, de-

monstram um forte decréscimo geral, de 2.443 toneladas na importação, equivalente a 48,7%, e de 110 toneladas na exportação. ou 58,2%.

Não há movimento de navios a registar neste porto, a não ser de embarcações de pequeno porte, como lanchas, batelões, etc., que transportam mercadorias de vapores ancorados na baía de Guanabara.

Receita — A renda bruta das taxas portuáris em 1941, importou em 44:675$8, enquanto que em 1940 a arrecadação foi de 63:500$7, donde um decréscimo de 18:824$9, numa percentagem de 29,7%. O imposto adicional de 10%, foi em 1941, englobado com o do porto do Rio de Janeiro no Tesouro Nacional, sob a alegação do cumprimento do decreto n. 2.619, de 24 de setembro de 1940, não sendo, portanto, possivel obter o cômputo dessa arrecadação nos dois portos, não obstante ser imprescindivel a escrituração em separado para que possa ser cumprido o que determina o art. 4.º, do mesmo decreto.

PORTO DE ANGRA DOS REIS

Movimento de mercadorias — Em 1941 o movimento total de 50.066 toneladas de mercadorias dividiu-se em 10.731 toneladas de importação do estrangeiro, 20.220 de importação de cabotagem, 17.750 de exportação para o estrangeiro e 1.365 de exportação para cabotagem. Comparados estes resultados com os de 1940, respectivamente de 17.764, 16.362, 17.361 e 729 toneladas constata-se que somente na importação de longo curso houve decréscimo, de 7.033 toneladas, ou 39,6%, sendo os aumentos na importação por cabotagem e na exportação para o estrangeiro por cabotagem respectivamente de 3.848, 389 e 636 toneladas, equivalentes a 23,5%, 2,2% e 87,2%. No movimento total resulta um decréscimo de 2.160 toneladas, sejam 4,1%.

Movimento de navios — Em 1940 frequentaram o porto 146 navios, com 187.534 toneladas de registo, sendo 40 de longo curso, com 112.744 toneladas e 106 de cabotagem, com 74.790 toneladas. Comparadas estas tonelagens com as obtidas em 1940, respectivamente de 155.326 e de 106.706 toneladas de registo, verifica-se decréscimo geral, sendo de 42.582 toneladas em longo curso, ou 27,4%, e 31.916 toneladas em cabotagem, ou 29,9%.

Receita — A receita total em 1941 foi de 461:703$7 contra réis 571:463$4 em 1940, donde o decréscimo de 109:759$7, ou de 19,2%. Esse total divide-se em 395:067$3, concernente às taxas portuárias e 66:636$4 ao imposto adicional de 10%, valores estes que, comparados aos de 1940, respectivamente de 476:874$3 e de 94:589$1, acusam os decréscimos de 81:807$0 e de 27:952$7, equivalentes respectivamente a 17.2% e 29,5%.

DISTRITO FEDERAL

PORTO DO RIO DE JANEIRO

A exploração comercial desse porto, bem como as obras de que carecer, continuam a cargo da Administração Autônoma do Porto do Rio de Janeiro, orgão de natureza autárquica sob a jurisdição desse Ministério e fiscalização deste Departamento.

O decreto-lei n. 684, de 13 de setembro de 1938 e Regulamento aprovado pelo decreto n. 3.069, da mesma data, que regiam a autonomia desse porto foram substituidos pelo decreto-lei n. 3.198, de 14 de abril, e Regimento aprovado pelo decreto n. 7.935, de 25 de setembro. Regulamento sobre admissão, deveres, direitos e penalidades relativas ao pessoal, aprovado pelo decretos ns. 7.847 e 7.848, de 16 de setembro e 8.271, de 25 de novembro.

Com essa nova organização foram suprimidos o cargo de gerente e os de conselheiros de Administração e criado um novo orgão, a Delegação de Controle, constituida de um engenheiro deste Departamento e representantes do Tribunal de Contas e Contadoria Geral da República, a qual pelas suas funções determinadas no decreto-lei n. 3.198, age como fiscal permanente do Governo, junto à Administração, alem da fiscalização legal, técnica e contabil do mesmo Departamento.

A essa Delegação pela lei básica citada e pelo Regimento da Administração, aprovado pelos citados decreto-lei n. 3.198 e decreto n. 7.935, compete : a apresentação de balancetes mensais a este Departamento, a confecção em agosto de cada ano de balanço geral do 1.º semestre e em março o relatório da gestão administrativa pertencente ao último exercício financeiro e ainda a obrigação de prestar os esclarecimentos que forem solicitados pelo Ministério da Viação ou pelo Tribunal de Contas, relativos à gestão financeira e contabil da Administração.

Esclarece ainda esse Regimento que cabe à Delegação examinar *à posteriori* a receita e documentos da despesa, bem como, esclarece ainda : que a ação da Delegação não se estenderá a utilidade, conveniência ou oportunidade dos atos submetidos a sua apreciação ou a orientação administrativa dos serviços.

Em face dessa nova legislação, a tomada de contas anual constante do antigo Regulamento, foi substituida por uma tomada de contas de carater permanente feita pela referida Delegação, que no seu relatório anual dará meios ao Departamento para propor ao Exmo. Sr. Presidente da República, por intermédio do Ministério da Viação, a aprovação da gestão administrativa da Administração ou a responsabilidade do seu Superintendente por irregularidades comprovadas.

Execução orçamentária — Para o ano de 1941, foi aprovada em 22 de janeiro pelo Exmo. Sr. Presidente da República, depois de devidamente apreciado pelo Departamento Administrativo do Serviço Público, a seguinte previsão :

Receita	33.080:000$000
Despesa	31.530:000$000
dando um saldo	1.550:000$000

Houve, todavia, durante o ano a necessidade de reforços na despesa a esse orçamento no total de 2.943:593$7, passando a apresentar com esses reforços o orçamento do exercício, a seguinte situação :

Despesa autorizada	34.473:593$700
Despesa prevista	33.080:000$000
Deficit previsto	1.393:593$700

Entretanto, a situação de fato foi :

Receita arrecadada	38.779:978$800
Despesa realizada	32.659:611$400
Saldo do exercício	6.120:367$400

O quadro que se segue, registra a receita pelas diversas rendas em 1941, comparadas com iguais de 1940 :

Natureza da receita	1940	1941	Diferenças
Renda Industrial ...	31.330:786$0	36.081:829$0	+ 4.751:043$0
Rendas Patrimoniais	1.404:680$4	1.574:103$2	+ 169:422$8
Renda Extraordinária	849:557$8	1.067:324$9	+ 217:767$1
Renda Eventual	76:968$2	56:721$7	— 20:246$5
Totais	33.661:992$4	38.779:978$8	5.117:986$4

A despesa total realizada no ano, que importou em 32.659:611$4, ficou distribuida do seguinte modo :

Custeio Industrial	30.527:773$500
Despesas Patrimoniais	1.041:177$200
Despesas de Previdência e Extraordinárias	1.089:639$500
Despesas eventuais	1:021$200

Essa mesma importância divide-se ainda nos itens abaixo :

Pessoal	23.530:520$500	ou	72,05%
Material	3.350:292$600		10,26
Empreitadas de serviço	4.402:103$400		13,48
Diversas	266:018$900		0,81
Restituição de taxas	21:036$500		0,07
Contribuição para o Instituto de Aposentadoria	662:194$900		2,02
Seguro Acidentes de Trabalho	340:543$300		1,04
Indenizações por avarias, comissões, etc.	86:901$300		0,27

Os valores imobiliários existentes em 31 de dezembro de 1941 assim estavam distribuidos:

Cais e equipamento fixo	280.431:614$900
Pátios e equipamento fixo	2.529:416$800
Armazens internos e equipamento fixo	30.979:041$600
Edifícios, Oficinas e equipamento	314:568$700
Edifício Almoxarifado e equipamento	51:696$100
Rede de força e luz	496:872$800
Rede de abastecimento dágua	291:963$200
Rede de esgotos	300:000$000
Linhas férreas	14.859:122$300
Usina eletrógena (Braço Forte)	80:000$000
Armazens externos e equipamento fixo	13.317:603$900
Edifícios auxiliares e equipamento fixo	621:176$300
Estação de passageiros e equipamento fixo	1.867:498$700
Terrenos	9.135:446$000
Ilha do Braço Forte e equipamento fixo	2.895:982$500
Total	358.172:003$800

o qual comparado com o do ano anterior dá para aquisições do ano a importância de 872:332$150.

Quanto aos valores mobiliários em 31 de dezembro, atingiram a 15.195:145$4, perfazendo com o valor dos bens imobiliários a importância total de 372.367:149$2.

Melhoramentos realizados — Durante o ano de 1941, a Administração do Porto realizou os seguintes melhoramentos: pelos projetos e orçamentos previamente aprovados : Construção da Estação de Passageiros de cabotagem, localizada entre os armazens 12 e 13 do Cais da Gamboa; instalação da nova sede de alta tensão (6.000 volts.) ao longo do cais; calçada de concreto do passeio ao longo dos armazens, com a área total de 3.078,58 m2; calçamento a paralelepípedos de granito de uma faixa de 700 metros, representando a área de .... 2.354,64 m2, ao longo do cais de S. Cristovão, entre os cabeços 144 e 172; construção de instalações sanitárias no interior dos armazens ns. 2, 3, 7, 8, 10, 12 e 13; construção da sub-estação transformadora no pátio 9-10; instalação do posto de arrecadação de cabotagem na coxia n. 747, da Avenida Rodrigues Alves; construção do escritório para a 4.ª Inspetoria do Cais, no Pátio 13-14; instalações de dois pavilhões destinados a diversos escritórios nos pátios 1-2 e 8-9; construção de dois banheiros e vestiários nos pátios 4-5 e 13-14; conclusão de 10 cantinas; demolição dos armazens ns. 9 e 10 e dragagem pela draga de sucção "Baía", deste Departamento, no trecho entre os Armazens ns. 12 e 18, numa faixa de 120 metros de largura, para alcançar a cota de 8,00 m. na maré mínima.

Foram adquiridos pela Administração :

20 tinas de ferro para o serviço de carvão:
4 aparelhos de desvio para linhas férreas;
2 guindastes a vapor de 3.000 kgs. e bitola de 1,60 m.;
Marteletes para quebrar concreto com os acessórios, alem de diversos materiais para as oficinas.

Tiveram início, por contrato assinado, a construção do Frigorífico para frutas, bem como a do armazem n. 18, para cabotagem.

Tarifa portuária — Continuou em vigor a tarifa aprovada pela portaria n. 795, de 9 de outubro de 1935, ora substituida pela aprovada pela portaria n. 717, de 31 de dezembro de 1941.

OBRAS E APARELHAMENTO DA FISCALIZAÇÃO

Oficinas da Fiscalização — No novo edifício onde funcionam as oficinas mecânicas, quase terminado, foi executada a pavimentação de uma área correspondente a 1.076 metros quadrados, tendo sido procedida a respectiva pintura, colocação de vidros e instalações de força e luz.

Todo o maquinismo existente no velho galpão foi devidamente instalado em nova dependência, onde adaptou-se uma secção de controle de todas as ferramentas em uso.

A faixada do novo edifício foi revestida com argamassa de cimento e pó de pedra.

Foram efetuados serviços de conservação, arruamento, terraplenagem, assentamento de meios-fios e construção de galerias de águas pluviais na área ocupada pelas oficinas, na ponta do Cajú, a qual mede cerca de 24 mil metros quadrados.

Completando a instalação das novas oficinas, foi feita a necessária canalização para abastecimento dágua, com as respectivas derivações, registos e tomadas.

Os prédios onde funcionam o escritório, o posto médico, a escola profissional e os armazens da secção de material, foram, durante o ano, convenientemente reparados e conservados.

Para abrigo das lanchas da Fiscalização foi construida uma cobertura abrangendo uma área de 200 metros quadrados, com uma rampa de acesso .

Estudos Topo-hidrográficos — A Fiscalização procedeu a diversos levantamentos topo-hidrográficos, entre os quais se destacam os efetuados na enseada de Botafogo; numa faixa de 120 metros do cais da Gamboa, entre os cabeços 93 e 120; na ilha da Conceição; na ponta do Cajú, onde se encontram instaladas as oficinas; na bacia de evolução e canal de acesso ao porto de Niterói e na zona fronteira aos cais novo e velho do porto do Rio.

Na enseada de Botafogo foram, tambem, executados sondagens geológicas, sendo desenhada a respectiva planta.

Na faixa do cais da Gamboa, alem da execução de sondagens hidrográficas foi calculado o volume a dragar que atingiu o total de 102.700 metros cúbicos.

O levantamento procedido na ilha da Conceição abrangeu a zona em que se projeta a construção de carreiras, tendo sido desenhada a planta e feita a localização do aludido projeto.

Na bacia de evolução e canal de acesso ao porto de Niterói, o levantamento foi realizado por triangulação e procedeu-se, tambem a estudos de correntes.

A Fiscalização executou sondagens hidrográficas na zona fronteira aos cais novo e velho, providenciou a atualização do cadastro da zona portuária.

Carreira — Antes de iniciar-se, propriamente, a parte referente a construção da carreira para os reparos das embarcações deste De-

partamento, foram feitos os necessários estudos topo-hidrográficos e as sondagens geológicas na zona do litoral escolhido para a sua instalação, de acordo com o projeto elaborado e aprovado pela portaria ministerial n. 361, de 18 de junho do corrente ano

Com a execução desses trabalhos, verificou-se a pequena profundidade do litoral fronteiro às oficinas da Fiscalização, na ponta do Cajú e, bem assim, a existência de uma camada de lodo, em média de 5 metros.

Para localizar-se o começo da carreira a 150 metros do litoral, houve necessidade de construir-se uma muralha de alvenaria de pedras rejuntadas, com a largura de 15 metros e altura de 4 metros, repousando em solo firme e dependendo o aterro executado, com um volume aproximado de 12 mil metros cúbicos, das correntes marítimas locais.

Foi efetuada, tambem, na zona estudada, uma dragagem do lodo, em excesso, para maior facilidade na execução dos serviços.

Grande parte do aparelhamento destinado à montagem da mesma carreira já foi adquirida.

RESUMO DOS DADOS ESTATÍSTICOS

PORTO DO RIO DE JANEIRO

Movimento de mercadorias — No ano de 1941 o movimento total de mercadorias atingiu a 5.317.991 toneladas, 9,1%, o movimento de 1940, que foi de 4.873.609 toneladas. Aquele distribuiu-se em 2.101.676 toneladas de importação do estrangeiro, 1.475.830 toneladas de importação de cabotagem, 1.109.117 toneladas de exportação para o estrangeiro e 631.368 toneladas de exportação por cabotagem; e este respectivamente em 2.140.323, 1.436.803, 777.664 e 518.819 toneladas. Comparados estes valores, verifica-se ter havido um pequeno decréscimo apenas na importação do estrangeiro, no valor de 38.647 toneladas e correspondendo a uma percentagem de 1,8%. Entre os aumentos nos outros três movimentos avulta o da exportação para o estrangeiro, no valor de 331.453 toneladas e equivalente a percentagem de 42,6%, no qual prepondera a exportação de minérios de manganês, em primeiro lugar, e de ferro, em segundo, ficando o café em terceiro lugar. Quanto aos aumentos na importação e na exportação por cabotagem, foram respectivamente de 39.027 e 113.549 toneladas, correspondentes às percentagens de 2,7% e 21,9%.

Concorreram para as maiores importações estrangeiras, na ordem da enumeração, os Estados Unidos, a Argentina, as Antilhas Holandesas. a Venezuela, a Inglaterra e o Equador; e receberam as maiores

exportações os Estados Unidos, a Argentina, a Inglaterra, o Canadá, o Japão e a Alemanha.

Movimento de navios — No ano de 1941 frequentaram o porto 3.586 navios, com 5.886.698 toneladas de registo, dos quais 1.055 de longo curso, com 3.658.390 toneladas, e 2.531 de cabotagem, com 2.228.308 toneladas. Comparadas estas tonelagens com as do ano de 1940, respectivamente de 5.029.109 e 2.431.922 toneladas, verifica-se diminuição geral, que em longo curso foi de 1.370.719 toneladas, ou 27,2%, e em cabotagem foi de 203.614 toneladas, ou 8,4%. Tendo em vista que houve aumento no movimento geral de mercadoria, isso denota que houve maior aproveitamento das tonelagens disponiveis em 1941 do que em 1940.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias em 1941 atingiu a 36.081:829$0, contra 32.258:287$0, resultando um acréscimo no biênio de 3.823:542$0, equivalente a 11,9%.

Quanto ao imposto adicional de 10%, tendo a Alfândega do Rio de Janeiro passado a arrecadar englobadamente os impostos relativos a este porto e ao de Niterói, só foi possivel conseguir o cômputo do imposto englobado nos dois portos em 1941, que foi de 29.151:247$8, dando assim como resultado um decréscimo de 4.052:793$2 em relação à quantia de 33.204:041$0, arrecadada em 1940, equivalente a 12,2%. Aquele aumento resulta do verificado no movimento geral de mercadorias e este decréscimo resulta do verificado na importação estrangeira.

ESTADO DE SÃO PAULO

PORTO DE SANTOS

A execução de obras, a conservação das existentes e a exploração comercial desse porto continuam a cargo da Companhia Docas de Santos, de acordo com o primitivo contrato de concessão de 28 de julho de 1888 e as várias alterações constantes dos decretos ns. 74, de 21 de março de 1891, 942, de 15 de julho de 1892 e 7.598, de 4 de outubro de 1909.

Continua em estudo a reforma desse contrato de modo a reajustá-lo à nova legislação portuária em vigor decretada em 1934.

Todos os serviços de exploração foram executados pela companhia de modo inteiramente satisfatório.

Tarifa portuária — Continuou em vigor a tarifa aprovada pela portaria n. 494, de 20 de setembro de 1940 desde 1 de novembro desse ano de acordo com o que dispõe a de n. 555, de 25 de outubro do mesmo ano.

A título de experiência foi a Companhia autorizada por este Departamento a por em vigor três taxas convencionais para armazenagem de bauxita a granel, minério de ferro e carvão nacional com o compromisso dela apresentar em seguida a proposta para aprovação desse Ministério o que foi cumprido e atendido pelo despacho de V. Excia. de 2 de agosto e posterior portaria n. 471, de 16 do mesmo mês. Ficaram, assim, essas taxas incluidas na tabela E como taxas especiais com vigência a título de experiência e em carater provisório.

Tomada de contas — Continua ainda sem aprovação desse Ministério a tomada de contas do exercício de 1939, de que dei notícia em relatório do ano de 1940, encaminhada para essa aprovação pelo meu ofício n. 3.883, de 10 de outubro de 1940.

Durante o ano corrente foi realizada a de 1940, recebida em 24 de dezembro e em preparo neste Departamento, para ser enviada à aprovação de V. Excia. com o seguinte resultado, em resumo :

Capital reconhecido até 31 de dezembro de 1939, pendente de aprovação	225.931:820$886
Capital apurado no período, a ser aprovado ...	6.089:735$405

Capital a ser reconhecido até 31-12-40	232.021:556$291
Renda bruta no período	75.457:736$625
Despesas de custeio e conservação	51.510:375$700
Renda líquida em 1940	23.947:360$925

Percentagem da renda líquida sobre o capital: 10,321%.

OBRAS REALIZADAS PELA COMPANHIA CONCESSIONÁRIA

Dragagem — Para a conservação das profundidades da barra, canal de acesso e faixa do cais, foi executada dragagem num volume pouco superior a 1.000.000 de m3, com as despesas levadas à conta de custeio. Por conta da obra nova em execução no local denominado, foi tambem realizada dragagem cujo volume está sendo avaliado para ser levado a conta de capital reconhecido.

Cais — Foi concluido e posto em tráfego, no segundo semestre, o trecho do novo cais, em frente aos armazens 20 a 23, em substituição ao anterior, com o aumento de profundidade, permitindo a atracação de navios de 11,00m de calado e alargamento para 30 metros da faixa interna de serviço, entre a aresta do cais e a testada dos armazens.

Cais de Saboó — Prosseguiu o serviço de aterro que atingiu a 182.063 m3, volume que somado ao anteriormente executado, perfaz o total, até o fim do exercício, de 655.403 m3.

Duplicação da Linha Férrea para Alamoa — Como obra preliminar prosseguiu a companhia na execução do aterro que atingiu a 22.171 m3.

Linhas Férreas e Desvios — Foram construidos 759 metros de linha de 1,60 m de bitola, 1.284 metros de linha mista de 1,60 m e 1,0 m 260 metros de linha de guindastes com 4,0 m de bitola, alem da construção ou modificação de várias chaves dessas linhas.

Ampliação da Rede de distribuição da energia elétrica — Para atender às novas instalações do Saboó e Alamoa, foi lançado o cabo subterrâneo com a execução de grandes excavações.

Galpão — Para abrigo dos locomoveis denominados "cavalos-mecânicos" e outros veículos, foram iniciadas as obras desse galpão.

Tanques para depósito de óleo combustivel — Prosseguiram as obras de construção em Alamoa dos tanques para óleo combustivel OCB-5, OCB-6, OCB-8, OCB-9 e OCB-10, e inteiramente concluidas as do tanque OCB-7.

Tanques para gasolina, gás-oil, querosene e óleo de caroço de algodão — Prosseguiram, na ilha de Barnabé, as obras para a construção dos tanques GZ-9, com grande desmonte de terra para a sua lo-

calização, GZ-12, quase concluido para gasolina. Ficou concluido o GO-6 e prosseguem as obras do GO-7, para gás-oil. Acham-se do mesmo modo em construção os tanques KE-4, KE-5 e KE-6, para querosene e o OCA-7 para óleo de caroço de algodão.

Outras obras na Ilha de Barnabé — Alem da construção dos tanques acima indicados para aumentar a capacidade desse grande depósito de combustiveis e inflamaveis líquidos, o maior do Brasil, foi iniciada a instalação contra incêndio dessa ilha, e concluida a sua oficina mecânica.

Obras de conservação — Foram executadas durante o exercício obras de conservação nos armazens internos e respectivo aparelhamento nos externos, nos de contorno, nos de inflamaveis e no frigorífico. Foram do mesmo modo realizadas as reparações que se tornaram necessárias no edifício do Escritório Central, nas casas para operários em Outeirinhos e Jabaquara, em vários tanques de combustiveis e inflamaveis líquidos, nos guindastes, nas instalações pneumáticas para descarga de trigo, nas redes de esgotos e de abastecimento dágua, nas linhas férreas, na instalação hidro-elétrica, no aparelhamento de dragagem e no Ambulatório Gaffrée Guinle, importante e util instalação de assistência social mantida pela Companhia.

Trabalhos realizados pela Fiscalização — Alem da fiscalização permanente que mantem junto à companhia, não só na parte da exploração comercial como na de execução de obras, levou a efeito, essa dependência do Departamento, a execução da planta hidrográfica de Santos e arredores com a inclusão dos seus rios.

Foram ainda realizadas observações sobre marés, dados meteorológicos, etc.

RESUMO DOS DADOS ESTATÍSTICOS

PORTO DE SANTOS

Movimento de mercadorias — Em 1941 o movimento geral de mercadorias atingiu a 3.759.432 toneladas, inferior ao do ano de 1940, que atingiu a 3.806.371 toneladas, com uma diferença relativamente pequena de 46.939, ou 1,2%. Esse total de 1941 dividiu-se em 1.644.124 toneladas de importação do estrangeiro 597.158 de importação de cabotagem, 1.219.549 de exportação para o estrangeiro e 298.601 de exportação por cabotagem.

Comparando estes números com os correspondentes em 1940, que foram respectivamente de 1.640.794, 598.831, 1.303.997 e 298.601 toneladas, verifica-se pequeno aumento na importação do estrangeiro, de 3.330 toneladas, ou de 0,2%, e, na exportação por cabotagem, de 35.852 toneladas, ou de 13,6%; os decréscimos na importação de cabo-

tagem e na exportação para o estrangeiro foram respectivamente de 1.673 e 84.448 toneladas, ou de 0,3% e de 6,5%.

Concorreram para as maiores importações estrangeiras na ordem da enumeração, os Estados Unidos, a Argentina, a Holanda, a Inglaterra e o Chile; e receberam as maiores exportações os Estados Unidos, a Argentina, a Inglaterra, o Japão e o Canadá.

Movimento de navios — Em 1941 frequentaram o porto 2.634 navios, com 5.754.896 toneladas de registo, dos quais 1.033 de longo curso, com 3.920.736 toneladas, e 1.601 de cabotagem, com 1.834.160 toneladas. Comparadas essas tonelagens com as obtidas em 1940, respectivamente de 5.720.594 e 2.261.401 toneladas de registo, verifica-se decréscimo geral, que em longo curso é de 1.799.858 toneladas, ou 31,5%, e em cabotagem de 427.241 toneladas, ou 18,9%.

Tendo havido aumento, embora pequeno, na importação estrangeira, a par da diminuição na tonelagem de longo curso, resulta que em 1941 houve melhor aproveitamento da tonelagem disponivel que em 1940.

Receita — Em 1941 a renda bruta das taxas portuárias atingiu a 78.156:040$750, contra 75.457:736$325 em 1940, resultando assim o aumento de 2.698:304$425, ou 3,6%; e o imposto adicional de 10% rendeu 32.265:221$9, contra 41.300:419$5 em 1940, donde o decréscimo de 9.035:197$6, ou 21,9%. Resulta uma receita total em 1941 de 110.421:262$650, contra 116.758:155$825 em 1940, resultando no biênio uma diminuição de 6.336:893$175, ou 5,4%.

Dessa receita, a parte correspondente ao imposto adicional de 10% sobre os direitos de importação e que, como acima, rendeu 32.265:221$9, não foi utilizada pela companhia, que não goza desse auxílio. Toda ela foi recolhida aos cofres públicos como renda ordinária da União.

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

Esse porto encontra-se sob o regime de concessão outorgada ao Estado para execução de obras e exploração comercial.

Todas as obras podem ser consideradas concluidas, faltando apenas o seu aparelhamento para carga, descarga e transporte de mercadorias, para poder entrar com plena eficiência em exploração comercial.

ESTADO DO PARANÁ

PORTO DE PARANAGUÁ

De acordo com a autorização constante do decreto n. 22.021, de 27 de outubro de 1932, foi outorgada ao Estado do Paraná a concessão para a construção e exploração comercial desse porto, tendo sido o respectivo contrato assinado em 3 de dezembro desse mesmo ano.

Por solicitação do Estado foi estudada a revisão desse contrato com uma minuta proposta à V. Excia. pelos ofícios ns. 1.306, de 13 de abril e 1.785, de 25 de maio de 1938, ainda em aprovação.

Nessa revisão pleiteia o Estado ficar exonerado da responsabilidade do serviço de dragagem da barra e canal de acesso e acrescer a sua concessão com o porto de Antonina, fronteiro ao de Paranaguá.

Tarifa portuária — Pela portaria n. 82, de 15 de fevereiro, foram aprovadas as novas tarifas para esse porto, em substituição as então em vigor, que tinham sido aprovadas pela de n. 390, de 29 de julho de 1937.

Tomada de contas — Foram aprovadas pelo Aviso n. 798, de 24 de março, as tomadas de contas referentes aos exercícios de 1937 e 1938, com os resultados já publicados em meu relatório do exercício de 1940.

As tomadas de contas em atrazo, referentes aos exercícios de 1939 e 1940, não foram ainda realizadas por falta da documentação que deve ser apresentada pelo Estado concessionário.

Ainda pela portaria n. 490, de 28 de agosto, tendo em vista a escassez de armazens, autorizou V. Excia. a redução de 60 para 30 dias do prazo de armazenagem externa a que se refere o inciso 2.º das isenções da Tabela E.

OBRAS NOVAS REALIZADAS PELO CONCESSIONÁRIO

Cais e Depósito de inflamaveis no Rocio — Prosseguiu o Estado concessionário na construção dessa obra, cujo projeto e orçamento foram aprovados pelo decreto-lei n. 4.701, de 25 de setembro de 1939, e a sua execução contratada com Christiani Nielsen.

Conclusão da cravação da estacaria de concreto armado

Construção da superestrutura de 200 metros de ponte de acesso, provida de uma escada de concreto armado para desembarque.

Construção de quatro delfins de estacaria de concreto.

Construção da superestrutura de 150 metros de cabeço de atracação sobre estacaria e sobre quatro delfins, com quatro *bolards*, três escadas metálicas para marinheiro.

Cravação de 21 estacas de madeira de lei, para defensa.

Construção de 487 metros lineares de enrocamento de pedra para retenção do aterro destinado a criar a área dos tanques de inflamaveis, perfazendo, com o serviço feito no ano anterior, um total de 687 metros lineares.

Construção de 487 metros lineares de muro de alvenaria de pedra, sobre o enrocamento retro descrito, perfazendo um total de 687 metros.

Dragagem e aterro hidráulico, de 195.000 metros cúbicos de areia.

Balança para pesar vagões — Execução integral do projeto aprovado pelo Governo Federal, no valor de 56:404$1.

Armazens Externos — Reconstrução de quatro armazens externos, com estrutura de concreto, tesouras dos oitões de concreto e demais tesouras de madeira, telhado de telhas francezas, com as seguintes dimensões :

2 armazens de 100 ms. x 22 ms.
1 armazem de 100 ms. x 35 ms.
1 armazem de 110 ms. x 22 ms.

Área total de armazens reconstruidos : 10.320 metros quadrados.

Estes armazens haviam sido completamente destruidos, por um grande incêndio em 1-1-41.

Estudos e obras executados pela comissão do Rio Iguassú — Sob a direção do chefe da Fiscalização, continuou esta comissão a executar os seus estudos e obras, iniciadas em exercícios anteriores, nas quatro residências em que se encontra dividida; organização de que dei notícia no relatório de 1940, tendo sido as seguintes as suas atividades durante o exercício de 1941.

1.ª *Residência — Escritório Central e Técnico* — Alem da parte administrativa, cuidou essa residência de vários estudos, projetos e desenhos de obras e aparelhamentos a executar, com uma despesa

total de 269:794$7, pessoal e material, pela verba própria orçamentária. Construiu e adquiriu essa residência, seis bateiras, dois batelões para transporte de pedras, providos de motor "Bolinders", um compressor "Ingersoll Rand" portátil, uma caminhonete com motor "Ford", provida de aparelho de gasogênio, uma casa desmontavel, utensílios e ferramentas com uma despesa total de 271:867$802 pelas verbas próprias orçamentárias.

Executou ainda várias reparações no material flutuante e maquinismos com um despêndio de 94:396$750.

2.ª *Residência — Estudos e Obras* — Foram feitos os alinhamentos de 196 secções com as respectivas picadas; nivelamento de 118 secções com um desenvolvimento de 16.527 metros; sondagens dessas 118 secções com um desenvolvimento de 10.638 metros; recomposição de estacas e piquetes e instalação de 59 marcos quilométricos com uma despesa de 36:544$397.

Foram construidos 20 espigões de simples enrocamento com o desenvolvimento de 697,80 metros, e extração de 395 metros cúbicos de pedra destinados a esses espigões com uma despesa de 64:109$348.

Foram derrocados e depositados na margem para posterior utilização, 453 metros cúbicos de pedra e broqueamento de 304 minas, com a despesa de 48:267$880. Foram desmontados 2.456 metros de margem, para limpeza e 472 troncos grandes, 1.699 médios, 2.522 pequenos e 1.340 galharias de parte foram retirados do leito do rio para a sua desobstrução. Foram ainda redesmontados 6.980 de margem.

Em todos esses serviços foi dispendida a importância de réis 79:242$780.

3.ª *Residência — Casa flutuante* X — Prosseguiram os serviços topobidrográficos ao longo do rio numa extensão de 12.944, 13.140 metros de nivelamento e contranivelamento e determinação da declividade superficial por quilômetro entre os de ns. 199 e 223, com uma despesa de 21:064$041.

4.ª *Residência* — Por essa residência com sede em Vila Palmira, à margem direita do rio, foram realizados estudos em 423 secções transversais, importando em 42.283 metros de nivelamento, 7.845 sondagens e 36.327 metros de abertura de picadas com uma despesa de 29:236$403.

Como obras foram realizados o broqueamento de 326 minas e dinamitação de 243 dessas minas, com a extração de 347.500 metros cúbicos de rocha submersa, limpeza com desmatação de 29.091 metros de margens, desobstrução do leito do rio com a retirada de 652 troncos grandes, 2.325 troncos médios, 5.412 troncos pequenos e 8.999 galharias de parte, com uma despesa total de 100:096$3.

5.ª *Residência* — Por essa residência com sede em Balsa Nova, foram feitas oito secções transversais com um desenvolvimento de 8.700 metros, abertas picadas em 9.450 metros. Como topohidrografia regional foram feitos 2.600 metros de poligonal principal, 12 secções transversais com 11.300 metros de desenvolvimento, abertas 8.989 metros de picadas e o nivelamento em 2.600 metros. Foram ainda instaladas duas réguas hidrométricas e feitas 50 medições de descarga.

Na triangulação externa foi feito o reconhecimento dos marcos da triangulação do município de Curitiba para ampliação da rede ao vale do Iguassú e escolha de vértices nas cabeceiras desse rio no município de São José dos Pinhais. Na triangulação interna foram feitas operações em nove vértices.

Nesses últimos serviços foi despendida a importância de .... 42:379$160.

RESUMO DOS DADOS ESTATÍSTICOS

PORTO DE PARANAGUÁ

Movimento de mercadorias — O movimento total de 273.596 toladas em 1941, dividiu-se em 13.885 toneladas de importação do estrangeiro, 50.285 de importação de cabotagem, 142.325 de exportação para o estrangeiro e 67.101 de exportação por cabotagem.

Comparados estes resultados com os de 1940, respectivamente de 4.616, 47.777, 116.138 e 45.370 toneladas, num total de 213.901 toneladas, verifica-se apreciavel aumento geral, de 59.695 toneladas, ou 27,9%, assim distribuido : importação estrangeira 9.269 toneladas, ou 200,8%; importação de cabotagem 2.508, ou 5,2%; exportação para o estrangeiro 26.187 toneladas, ou 22,5%; e exportação por cabotagem 21.731 toneladas, ou 47,9%.

Os paises dos quais provieram as importações foram, na ordem da enumeração, os Estados Unidos, a Argentina, a Inglaterra, Portugal e Chile; e os paises que receberam as exportações foram a Argentina os Estados Unidos, a Inglaterra, o Uruguai, o Chile e a África do Sul.

Movimento de navios — Em 1941 frequentaram o porto 723 navios, com 588.484 toneladas de registo, sendo 145 de longo curso, com 212.666 toneladas, e 578 de cabotagem, com 375.818 toneladas. Comparando estas tonelagens com as do ano anterior, respectivamente iguais a 233.228 e 469.685 toneladas de registo, num total de 702.913 toneladas, verifica-se um decréscimo geral de 124.429 toneladas, ou

17,7%, dividido em 20.562 toneladas em longo curso, equivalentes a 8,8%, e 93.867 toneladas em cabotagem, equivalentes a 20%, não obstante o aumento geral no movimento de mercadorias, o que patenteia um maior aproveitamento da tonelagem disponivel dos navios neste porto.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias em 1941 atingiu a 1.796:090$9, contra 1.328:724$1 em 1940, donde o aumento no biênio de 467:366$8, enquivalente a 35,2%; e o imposto adicional de 10% foi de 114:732$0 em 1941, contra 138:188$3 em 1940, donde a diminuição de 23:456$3, ou 17%. Não obstante esta última diminuição, na receita total, resulta um aumento de 443:910$5, correspondente à percentagem de 30,3%.

ESTADO DE SANTA CATARINA

A Fiscalização dos Portos de Santa Catarina, dependência deste Departamento, com sede em Florianópolis, tem a seu cargo a fiscalização e execução de obras nos portos de Florianópolis, São Francisco, Laguna, Itajaí, e bem assim, por uma comissão especial sob a direção do seu chefe para execução dos estudos e obras da rede fluvial do Estado e ainda o de estatística portuária e de navegação.

Todos os serviços a seu cargo correram a pleno contento como, em resumo, passo a expor.

PORTO DE FLORIANÓPOLIS

Nenhuma obra foi executada nesse porto onde a Fiscalização, com o seu escritório central, incumbiu-se da parte administrativa e da coleta dos dados estatísticos.

No próximo exercício de 1942, será executado o aterro da grande esplanada limitado pelo cais da Prainha, estudado o seu prolongamento e melhoria do acesso ao porto

PORTO DE SÃO FRANCISCO

Pelo decreto n. 6.912, de 1 de março de 1941, foi concedida ao Estado a concessão para construção e exploração desse porto, com o auxílio do Governo Federal, do produto já arrecadado e a arrecadar dos 2%, ouro, e 10% adicional, sobre os direitos de importação que substituiu essa anterior, com a abertura, desde logo, do crédito de 22.261:700$0, do que já se encontrava apurado dessas taxas, para ser entregue ao mesmo Estado, logo que por ele sejam apresentados e aprovados pelo Governo os respectivos projeto e orçamento dos melhoramentos a realizar.

Alem dessa importância ser-lhe-ão entregues as arrecadações posteriores, mesmo depois do início da exploração comercial.

PORTO DE LAGUNA

Prosseguiram em plena atividade as obras que estão sendo executadas, com intensidade, desde fins de 1938, para o aprofundamento do canal da barra, como tambem as atinentes à criação das facilidades para o embarque de carvão e várias mercadorias, constantes de cais de acostagem, carvoeiras para estacagem do carvão, aparelhamento para carga e descarga, armazem, linhas férreas, calçamentos de vias de acesso e usina eletrógena para dar energia para força e luz ao porto.

Obras da Barra — Constaram, durante o ano, do prosseguimento do molhe sul, dos guias correntes Sul-A e Norte-B.

O molhe sul, teve durante o ano, o avançamento total de 212 metros, obtidos com o emprego de 221.690,253 toneladas de enrocamento com o despêndio de 3.790:903$3 ou seja, em média, 17:881$0, por metro linear.

Para a conclusão desse molhe restam construir 240 metros de extensão o que será levado a efeito até o fim do próximo exercício.

O guia-corrente Sul-A, na margem direita do canal de acesso, teve o avançamento de 431 metros com o emprego de 33.315,028 toneladas de enrocamento e o despêndio de 569:687$0, restando concluir 416 metros para atingir ao seu desenvolvimento total de cerca de 1.000 metros.

O guia-corrente Norte-B, que forma a margem esquerda, em grande extensão, ficou concluido durante o ano com a construção dos 112 metros restantes dos 800 metros de seu total, que consumiram 25.529,840 toneladas de enrocamento com o despêndio de 436:560$2.

Prosseguiu-se na consolidação e regularização da superestrutura do molhe-norte, serviço esse que ficou concluido com o emprego de 38.943 toneladas de enrocamento e a despesa de 665:925$4.

Em resumo, nos serviços acima, em todas as obras da barra foram empregadas 319.478,126 toneladas de enrocamento e despendidos 5.463:075$8.

Condições Hidrográficas — Com o prosseguimento da execução do projeto, o sucesso já verificado em fins de 1940, foi mantido e mesmo aumentado, durante o correr do ano de 1941, existindo no canal de acesso ao porto, apenas na barra, uma pequena extensão com profundidades em maré mínima de 5,50 m enquanto anteriormente e em grande extensão não se podia contar com 3,0 metros. À execução desse pequeno trecho, mantem-se o canal interno e externo com profundidades superiores de alguns metros. Apresenta-se, entrtanto, a necessidade de que o canal na barra, uma vez terminadas as obras,

sofra anualmente uma reduzida dragagem para evitar-se o endurecimento superficial do fundo arenoso o que poderá concorrer para a formação de novo banco.

A grande melhoria das profundidades no acesso ao porto produzida por essas obras influiu consideravelmente sobre a sua navegação e frequência que tendo sido em 1939 de 150 navios com 30.539 toneladas de registo, elevou-se em 1940 a 174 com 38.496 toneladas e em 1941 a 295 com 101.360 toneladas.

A sua exportação de carvão que em 1940, atingiu a 24.575 toneladas elevou-se em 1941 a 135.759 toneladas, sem contar com a parte utilizada para abastecimento dos navios.

PORTO CARVOEIRO

O projeto das instalações portuárias para esse porto, para atender, principalmente, à exportação do carvão, aprovado pelo decreto n. 4.676, de 16 de setembro de 1939, teve pleno andamento devendo a sua conclusão ser obtida no segundo semestre de 1942.

O cais de atracação de 300 metros de extensão teve a cortina principal e a de ancoragem toda cravada, bem como, feita a colocação e amarração dos tirantes. Em uma extensão de 100 metros foi completado o coroamento e a colocação das defensas, *bolards* e arganéis e na execução do terrapleno, colocados 70.000 metros cúbicos de aterro. Foram ainda concluidas as seguintes instalações : poço de captação dágua, reservatório elevado, poço de inspeção e uma casa de guarda.

Em todos esses trabalhos e aquisições de aparelhamento foi despendida a importância de 3.494:960$1 por conta do crédito especial de 20.000 contos de réis, aberto pelo decreto-lei n. 3.264, de 12 de maio de 1941, com o destino de 15.000 contos para essas obras e 5.000 contos para intensificar as da barra.

PORTO DE ITAJAÍ

Prosseguiram em plena eficiência, as obras de melhoramento do acesso a esse porto, aprovadas pelo decreto n. 2.665, de 13 de maio de 1938, com a construção contratada, como as do porto de Laguna, com a Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil Cobrasil.

O andamento das suas várias partes no correr do ano, foi o seguinte :

Molhe Sul — O avançamento dessa obra, durante o ano, foi de 245 metros, tendo-se empregado 191.735 toneladas de enrocamento

que custaram 3.002:532$1, restando construir para atingir ao máximo do projeto, e se necessário, mais 312 metros.

Guia-correntes G.C. 1 — Foi concluido o alteamento dessa obra que ficou inteiramente pronta em toda a sua extensão de 780 metros. Empregaram-se nesse alteamento 15.754 toneladas de pedras, despendendo-se 205:195$4.

Espigões — Como se vê abaixo, dos oito espigões cuja primeira fase de construção tinha sido realizada em 1940, ficaram concluidos seis, restando pouco para a ultimação dos demais :

Espigões	*Tonelagem*	*Custo*	*Estado*
E2	14.535	189:315$6	Concluido
E3	7.318	95:315$0	Concluido
E4	9.725	126:675$5	Concluido
E5	7.228	94:148$5	Concluido
E6	9.150	119:183$0	Concluido
E7	11.172	145:514$9	Concluido

O espigão E8 foi construido numa extensão de 105 metros, tendo-se usado 6.993 toneladas de enrocamento, com a despesa de 90:577$3.

O espigão E9 avançou 96 metros, consumindo 6.166 toneladas de pedras ao custo de 80:316$2.

Resumindo, no decorrer do ano de 1941, foram colocadas em todas as obras 282.547 toneladas de enrocamento com a despesa de ...... 4.185:627$4.

PORTO DE IMBITUBA

De longa data vinha o saudoso industrial Henrique Lage construindo à sua custa um porto carvoeiro na enseada de Imbituba, por simples autorização de um aviso desse Ministério e sob a responsabilidade de organização de sua propriedade a Companhia Docas de Imbituba.

Com o intuito de sanar essa irregularidade, várias vezes informou este Departamento no sentido de ser dada a concessão, na forma da legislação vigente, à citada Companhia.

Em requerimento apresentado à V. Excia. em 8 de novembro de 1940, solicitou essa companhia a aludida concessão, assunto que foi estudado por este Departamento pelos ofícios ns. 189, de 16 de janeiro, 2.269, de 12 de junho e 2.737 de 18 de julho.

Com esse requerimento apresentou a Companbia desde logo o projeto a executar e respectivo orçamento em duas etapas.

1.ª, a execução do que julgava indispensavel fazer imediatamente para atender ao desenvolvimento da indústria carbonífera e a siderúrgica.

2.ª, do que é possivel fazer num futuro remoto se esse desenvolvimento ultrapassar as previsões normais.

O plano geral apresentado é de grande vastidão, prevendo um quebra-mar sul com 1.750 m, um quebra-mar norte com 2.100 m, 6.750 m de cais, dique-seco, carreira para reparação de embarcações, parque para combustiveis líquidos, armazens gerais, silos para cereais, frigorífico, caixas (silos) para embarque de carvão, posto de atracação para navios tanques e ponte de acesso para a tubulação.

Esse plano é apresentado para ser construido em várias etapas.

Corresponde à primeira etapa, as seguintes obras que uma vez executadas permitirá ao porto movimentar 4.000.000 de toneladas :

a) conclusão do trecho de cais já construido em mais 20 metros e respectiva caixa de embarque para 3.000 toneladas de carvão.

b) construção de mais 300 m de cais para 10 metros de calado.

c) caixa de embarque com instalação de carga e descarga com a capacidade de 9.600 toneladas de carvão.

d) enrocamento de contensão do aterro para formar os parques gerais de carvão.

e) dragagem para assegurar uma profundidade de 10 metros em maré mínima no canal de acesso e bacia de evolução.

f) execução de 1.000 m de quebra-mar sul.

O orçamento das obras dessa etapa se eleva a 40.000:000$0.

A minuta do contrato de concessão foi submetida a apreciação de V. Excia. e encontra-se autorizada por decreto ainda não publicado.

ESTUDOS E OBRAS NA REDE FLUVIAL CATARINENSE DURANTE O ANO DE 1941

A Comissão de Estudos e Obras na Rede Fluvial Catarinense, sob a competente direção do engenheiro Thiers de Lemos Fleming, chefe da Fiscalização, manteve-se durante o ano em atividade nos diversos campos que tratam da regularização dos rios navegaveis, da abertura de canis para a navegação, da limpeza e desobstrução dos afluentes

para facilitar o escoamento das suas águas e a pequena navegação tributária, da defesa de margens de canais abertos, da fixação de dunas, do aproveitamento de embarcações naufragadas e tambem da elaboração de projetos e prosseguimento de estudos para a canalização de vias navegaveis.

Assim se resumem os diversos trabalhos realizados durante o ano de 1941.

RIO CACHOEIRA — JOINVILLE

A dragagem do canal projetado, já começada em 1940, foi reiniciada em princípios do mês de janeiro com uma pequena draga de alcatruzes, e reforçada em outubro com o auxílio de uma *drag-line* anfíbia, tendo-se prolongado esse trabalho por todo o ano. Dragaram-se 20.530 m3, tendo-se concluido 350 metros de canal, compreendendo toda a bacia do porto do Bucarein.

Para fechar um braço do rio Cachoeira, prejudicial à manutenção das profundidades no porto do Bucarein, foi construido um dique de terra, reforçado com dupla fila de estacas de madeira.

No porto de Joinville, prosseguiu a construção do cais para 2,0 metros dágua, de estacas pranchas de concreto armado, tendo sido cravadas 144 estacas que perfazem 65,0 metros de cortina. Nessa extensão já estão sendo colocados os tirantes de aço que ligam as estacas à placa de ancoragem, tambem em concreto armado, fundida *in-loco* em toda a extensão de 150,0 metros.

As despesas montaram em 348:629$8, sendo 178:295$8, de "Pessoal" e 170:334$0 de "Material".

RIO ITAJAÍ-ASSÚ

Foram concluidas as sondagens geológicas feitas na secção da vila de Ilhota, local onde se está estudando a construção de uma barragem movel e eclusa, para a canalização do rio, permitindo maior calado à navegação.

Prosseguiram as observações de nivel dágua na secção de Balisas e executaram-se, tambem, trabalbos no tributário, o rio Baú e a reabertura do rio Lagoa.

Foi iniciada a construção de um grande pontão de madeira para bem aparelhar os futuros trabalhos.

As despesas montaram em 181:692$3, sendo 107:623$8, de "Pessoal" e 74:068$5 de "Material".

RIO ITAJAÍ DO OESTE

Concluiram-se os estudos que vinham sendo realizados para a elaboração dum projeto de canalização por meio de pequenas barragens moveis e eclusas, afim de permitir, em qualquer época, a navegação entre a cidade de Rio do Sul e a vila de Taió.

Foram confeccionadas 13 plantas de detalhe, abrangendo esse trecho do rio, traçados os perfís e instantâneos e calculadas às secções transversais em toda a extensão referida, para a determinação das curvas de remanso em função da descarga bem como, os volumes acumulados na unidade de tempo.

Elaborou-se o projeto da primeira barragem movel, de agulhas, a ser construida no local denominado "Razo do Weller".

As despesas foram de 90:984$8, sendo 29:148$0, de "Pessoal" e 61:836$8 de "Material".

CANAL DO RIO SECO — RIO TUBARÃO

Executou-se ainda durante o ano de 1941, alguma dragagem nesse canal cuja abertura foi terminada em dezembro de 1940, tanto para melhorar certos trechos onde se verificara não haver profundidades suficientes, como tambem para regularizar o taludamento das margens.

Tendo sido uma parte do canal aberta em terreno de cota + 5,00m em relação ao zero hidrográfico, exigindo pois importante "corte" — o grande volume de terra então retirado foi aproveitado para o aterro de pontos baixos, próximos, nos quais as águas deixadas pelas cheias formavam charcos insalubres.

Nesse movimento de terra, feito parte com *drag-line* e parte com carroças, foram transportados, colocados e espalhados cerca de 3.000 metros cúbicos.

Construiu-se sobre o canal uma ponte de madeira que permite a passagem em qualquer estado das águas.

Na ligação do canal do rio Seco com o rio Tubarão, nos pontos em que se observara o ataque pelas águas, foram feitas defesas de margens, com madeira, numa extensão total de 80 metros, dos quais 60 metros na margem esquerda do canal e 20 metros na margem direita do rio Tubarão.

Foram feitas medidas de descarga, diárias, no canal e no rio Tubarão, durante os quatro primeiros meses do ano, para a observação dos resultados obtidos com as obras.

Foi assim concluido, com pleno sucesso, o serviço de que se tinha encarregado esta comissão. Entretanto é de salientar a necessidade

de ser mantida uma turma de conserva, indispensavel para evitar que as galhadas, tranqueiras e água-pés trazidos pelo rio Tubarão, principalmente nas cheias, prejudiquem o livre escoamento das águas no canal, acarretando o seu futuro aterramento.

As despesas foram de 134:589$4, sendo 78:788$8, de "Pessoal" e 55:800$6 de "Material".

CANAL LAGUNA-ARARANGUÁ

No trecho Laguna-Jaguaruna, partindo de Laguna, foi executada completa desobstrução e limpeza dos trechos dos rios da Madre, Congonhas e Sangão e dos estirões do antigo canal dragado, que formam a ligação fluvial de Laguna à Jaguaruna.

Como resultado desses serviços, as embarcações que demoravam de quatro a seis dias de um a outro desses pontos, dando grande volta pela lagoa de Garopaba, fazem hoje o trajeto em menos de um dia.

A título provisório foi construida em madeira um jogo de comportas para facilitar a passagem das embarcações no razo existente no local denominado Jaboticabeiras.

Os trabalhos realizados produziram tambem, o rebaixamento do plano dágua de cerca de 1,0 m, permitindo que grande área alagada se descobrisse e enxugasse, e as terras de extraordinária fertilidade assim salvas, estão sendo imediatamente aproveitadas para a agricultura e pastagens.

Afim de elaborar em detalhe o projeto com as modificações necessárias para o aumento da secção e melhoria do traçado da antiga ligação fluvial referida, foi feito o levantamento topo-hidrográfico desde Laguna até Jaguaruna.

Partindo de Araranguá em direção à Jaguaruna, prosseguiram-se o levantamento topo-hidrográfico e as sondagens geológicas, afim de ultimar o projeto completo do canal de Laguna-Araranguá, o qual uma vez executado trará inestimaveis serviços à região dotando-a de mais esse meio de transporte.

O caminhamento acompanha aproximadamente o curso do rio dos Porcos, tendo atingido a estaca 1.300, isto é, 26 quilômetros a contar de Araranguá.

Alem dessa parte de estudos, foi o rio dos Porcos desobstruido em cerca de 11 km observando-se mais de 1 metro de rebaixamento do plano dágua com o descobrimento de grande área, cujo aproveitamento para a lavoura e "criação" é de valor inestimavel.

As despesas montaram em 470:098$1, sendo 304:702$0, de "Pessoal" e 165:396$1 de "Material".

FIXAÇÃO DE DUNAS — LAGUNA

O serviço foi iniciado no mês de agosto tendo havido intensa atividade.

Toda a área abrangida pela zona dunosa da barra foi recoberta com terra vegetal, tendo-se retirado dos barreiros, transportado e espalhado 6.387 metros cúbicos de terra em 2.074 viagens de caminhões e 2.218 de galiotas. Nessa área, foram plantadas 134.181 mudas de plantas fixadoras como sejam a salsa da praia, a lomba verde, o junco e outras.

Na praia do Gi, para a retenção das areias que se dirigem às dunas do Campo de Fora foram construidas duas longas cortinas de esteiras para a formação das ante-dunas.

Todos os serviços prosseguem, sendo de se esperar para breve os seus ótimos resultados.

A despesa total foi de 112:077$5, sendo 48:613$8 de "Pessoal" e 63:463$7 de "Material".

LIMPEZA E DESOBSTRUÇÃO DE OUTROS RIOS

Tais serviços foram tambem levados a cabo nos rios Congonhas, Matias, Lajeado, Cubículo e outros, na rede tributária do canal Laguna-Araranguá, tendo-se desobstruido mais de 60 km.

As despesas foram de 100:000$0, sendo 81:492$4 de "Pessoal" e 18:507$6 de "Material".

DRAGA ITAJAÍ

O serviço de salvamento da draga Itajaí com a prévia operação de seu desembarcamento, cuidadosamente preparada, foi levada a efeito com pleno sucesso no dia 29 de dezembro.

As despesas com esse serviço, inclusive a aquisição de diversos aparelhamentos e equipamentos que permanecem uteis para outros trabalhos da espécie, foi de 90:433$9, sendo 35:469$2 de "Pessoal" e .... 54:964$7 de "Material".

RESUMO DOS DADOS ESTATÍSTICOS

PORTO DE FLORIANÓPOLIS

Movimento de mercadorias — O total de 42.567 toneladas movimentadas em 1941, dividiu-se em 255 toneladas de importação do estrangeiro, 28.098 toneladas de importação de cabotagem, 392 toneladas de exportação para o estrangeiro e 13.822 toneladas de exporta-

ção por cabotagem. Comparadas estas quantidades com as relativas ao ano anterior, respectivamente de 1.543, 24.455, 440 e 10.244 toneladas, verifica-se diminuição no movimento de longo curso e aumento no de cabotagem. As diminuições em longo curso foram de 1.288 toneladas na importação e de 48 na exportação, correspondentes às percentagens de 83,5%, e 10,9%; e os aumentos em cabotagem foram de 3.643 toneladas na importação e 3.578 na exportação, correspondentes a 14,0% e 34,9%.

Movimento de navios — Não tem havido movimento de longo curso desde 1940, cabendo ao porto de São Francisco a maioria desse movimento; assim, o total da frequência no porto de Florianópolis em 1941 cabe à cabotagem, entrando 630 navios, com 236.990 toneladas de registo. Comparado este movimento em tonelagem com o de 240.028 obtido em 1940, verifica-se o pequeno decréscimo de 3.038 toneladas ou 1,3%.

Receita — Consta do imposto adicional de 10%, que em 1941, rendeu 12:740$0, enquanto que em 1940, rendeu 83:916$2 donde o forte decréscimo, no biênio, de 71:176$2, equivalente à percentagem de 84,8%.

PORTO DE SÃO FRANCISCO

Movimento de mercadorias — O movimento total de 1941 foi de 258.589 toneladas, contra 178.575 em 1940, donde o sensivel aumento de 80.014 toneladas ou de 44,8%. Dividiu-se ele em 14.945 toneladas de importação do estrangeiro, 25.655 de importação de cabotagem, 129.562 de exportação para o estrangeiro e 88.427 de exportação por cabotagem, valores estes que, comparados aos obtidos em 1940, respectivamente, iguais a 13.847, 21.294, 75.745 e 67.689 toneladas, demonstram um aumento geral, respectivamente de 1.098, 4.361, 53.817 e 20.738 toneladas, correspondentes às percentagens de 7,9%, 20,5% 71.1% e 30,6%.

Movimento de navios — O movimento em 1941 foi de 980 navios, com 242.399 toneladas de registo, dos quais 146 de longo curso, com 155.124 toneladas, e 834 de cabotagem, com 87.275 toneladas. Comparadas essas tonelagens com as do ano de 1940, respectivamente de 162.172 e 216.877 toneladas de registo, verifica-se decréscimo geral, como se deu no biênio anterior, sendo de 7.048 toneladas o decréscimo em longo curso e de 129.602 toneladas o decréscimo em cabotagem, correspondentes às percentagens de 4,3% e 59,7%.

Receita — Consta do imposto adicional de 10%, cuja arrecadação em 1941 atingiu a 138:550$9, enquanto que em 1940 atingiu a .... 170:505$4, resultando no último biênio o decréscimo de 31:964$5 equivalente a 18,7%.

PORTO DE LAGUNA

Movimento de mercadorias — O movimento de importação do estrangeiro, sempre muito diminuto, foi nulo em 1941; assim, o movimento geral de 164.258 toneladas de mercadorias movimentadas no porto dividiu-se em 12.702 toneladas de importação de cabotagem, 16.078 de exportação para o estrangeiro e 135.478 de exportação de cabotagem. Tendo em 1940 os movimentos correspondentes a estes três totais sido respectivamente de 9.733, 905 e 38.515 toneladas, alem de 433 toneladas de importação estrangeira, resulta no biênio um sensivel aumento, que na importação de cabotagem foi de 2.969 toneladas, ou 30,5%, na exportação para o estrangeiro foi de 15.173 toneladas, isto é, de mais de 16 vezes a de 1940, e na exportação por cabotagem foi de 96.967 toneladas, sejam 251,8%. Esse grande aumento, muito acentuado na exportação de carvão mineral, foi facilitado pelas sensiveis melhoras das condições da barra de Laguna.

Movimento de navios — O movimento de navios, essè vinha sendo constituido quase exclusivamente pelo de cabotagem, passou a ter em 1941 sensivel contingente de navios de longo curso, motivado principalmente pela exportação de carvão. Assim, em 1941 entraram 44 navios de longo curso, com 17.762 toneladas de registo, e 299 de cabotagem, com 83.780 toneladas. Comparadas estas tonelagens com as obtidas em 1940, respectivamente de 558 e 37.907 toneladas, verifica-se que em longo curso o aumento atingiu a 17.174 toneladas, foi cerca de 31 vezes maior do que a tonelagem de 1940, e em cabotagem o aumento foi de 45.873 toneladas, ou de 121%.

PORTO DE ITAJAÍ

Movimento de mercadorias — Em 1941 o total 100.919 toneladas movimentadas excedeu o de 82.580 toneladas em 1940 de 20.339 toneladas, ou 22,2%, e dividiu-se em 696 toneladas de importação estrangeira, 29.232 de importação de cabotagem, 4.195 de exportação para o estrangeiro e 66.796 de exportação por cabotagem; e comparados esses números com os obtidos em 1940, respectivamente de 1.159, 24.252 e 56.117 toneladas, verifica-se que somente na importação estrangeira houve decréscimo, no valor de 463 toneladas, equivalente a 39,9%, ao passo que na importação por cabotagem e na exportação, quer para o estrangeiro, quer por cabotagem, houve aumento sensivel, respectivamente de 4.980, 3.143 e 10.679 toneladas, equivalentes a 20,5%, 298,8% e 19,0%.

Movimento de navios — Frequentaram o porto somente navios de cabotagem, cujo movimento foi em 1941 de 475 navios, com 154.083 toneladas de registo, enquanto que em 1940 foi de 461 navios, com 161.096 toneladas de registo. Comparadas as duas tonelagens, re-

sulta do biênio um pequeno decréscimo de 7.013 toneladas, equivalente a 4,3%.

Receita — Consta somente do imposto adicional de 10% visto tratar-se de porto ainda não organizado. Em 1941 a arrecadação desse imposto limitou-se a 12:112$8, enquanto que em 1940 atingiu a 25:478$0 donde o sensivel decréscimo de 13:375$2, equivalente a 54,2%.

PORTO DE IMBITUBA

Movimento de mercadorias — Predomina neste porto carvoeiro a exportação de carvão mineral, quase exclusivamente por cabotagem e apenas em 1941 tendo surgido uma pequena quantidade, 187 toneladas, de exportação para o estrangeiro.

A importação de cabotagem foi de 6.788 toneladas em 1941, contra 8.358 toneladas em 1940, donde a diminuição de 1.570 toneladas, sejam 18,8%; e a exportação por cabotagem foi de 111.361 toneladas em 1941, contra 119.704 toneladas em 1940, donde a diminuição de 8.343 toneladas, ou 7%.

Movimento de navios — Em 1941 frequentaram o porto 227 navios de cabotagem, com 188.687 toneladas de registo, ao passo que em 1940, foi esse movimento de 193 navios, com 168.151 toneladas de registo, resultando assim na cabotagem um aumento de 20.036 toneladas, equivalente a 11,9%, em contraste com a diminuição no movimento de mercadorias, o que denota um menor aproveitamento de tonelagem dos navios neste porto.

Receita — Não havendo importação estrangeira, nem se achando o porto em exploração organizada, não há arrecadação alguma.

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Continuaram os portos do Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas sob o regime de concessão para a sua exploração comercial e execução de obras, de acordo com os contratos que vigoravam e foram reunidos em um só pelo que foi firmado em 17 de julho de 1934.

Por esse contrato cabe ao Estado receber da União, como tem sido feito, os 2% ouro e os 10% adicionais sobre os direitos de importação que o substituiram, arrecadados nesses portos como auxílio aos serviços de conservação e balisamento do canal marítimo de acesso ao Rio Grande e dos interiores das Lagoas dos Patos e Mirim e rio Jaguarão.

PORTO DO RIO GRANDE

Condições de navegabilidade do canal de acesso ao porto — As enchentes verificadas em maio do ano em relato, de que adiante darei, em resumo, notícia, vieram modificar profundamente as condições batimétricas, desde a barra até aos portos Novo e Antigo do Rio Grande.

Na barra o chamado espinbaço central e o banco da barra, sofreram erosões fortíssimas, das quais resultaram as seguintes modificações :

a) desaparecimento quase completo do espinbaço central.

b) assoriamento do passo sudeste e na ponta da fossa dos molhes.

c) abertura de um passo direto sobre o banco.

d) aprofundamento do passo de sudoeste.

Nessas condições, a par de um grande melhoramento do canal entre os molhes, verifica-se que pioraram as condições de accsso à barra, visto como, as vantagens ganbas com o aprofundamento do passo de SW. e o seu consequente desvio para O., não são compensadas com o assoriamento no passo de sudeste (SE), passo mais frequentado devido as facilidades que oferece em relação aos ventos reinantes.

Apreciando agora a situação do novo e antigo porto, e do canal de ligação dos mesmos, nota-se em relação a 1940, uma melhoria sensivel

na curvatura das isobatas, que apresentam, agora, maior regularidade facilitando à navegação.

No canal de navegação, houve um aprofundamento de 13 metros para 17 metros, devido as grandes velocidades das águas provocadas pelas cheias.

Na zona compreendida entre os cabeços 40 e 42, do porto novo, houve perda de profundidade, tambem motivada pelas cheias, que trazendo material em suspensão do canal de ligação, o depositou no citado trecho em vista do alargamento da secção, que aí existe.

Efeito das cheias sobre as instalações portuárias — As instalações portuárias pouco sofreram. No antigo porto o cais permaneceu alguns dias submerso, sem contudo, causar estragos, havendo abatimento no calçamento de paralelepípedos, por ter fugido o rejuntamento.

No novo porto tambem houve abatimento de calçamento, em virtude da fuga do aterro pelas juntas da muralha do cais.

No canal de ligação entre os dois portos houve desmoronamento de enrocamento.

Na margem oeste do canal do norte,, houve desnivelamento da linha férrea devido ao desmoronamento na defesa das margens e fuga do aterro, no trecho compreendido entre a 4.ª secção, velha e a nova.

Na mesma margem e no mesmo trecho onde não há revestimento de pedra, houve uma forte erosão.

No enraizamento do molhe de O. houve engordamento da praia.

Os molhes E. e O. nada sofreram em consequência da cheia.

O balisamento sofreu algumas avarias.

A altura máxima registada foi de 2,05 m no dia 16 de maio às 24 horas.

OBRAS REALIZADAS PELO CONCESSIONÁRIO

Cais de saneamento — Continuaram as obras do cais de saneamento sendo lançadas 114,610 toneladas de pedras, no enrocamento, em fevereiro, sendo que a enchente de maio carregou grande parte desse enrocamento e tambem do aterro. Desde o início dessa obra em 1939 até dezembro de 1941, foram empregadas 9.027 toneladas de enrocamento e 285.550 m3 de aterro.

Obras de conservação — Dragagem — Foi dragada a bacia do novo porto entre o cais Swift e o cabeço de amarração n. 31, num total de 247.740 m3, para o seu aprofundamento a 9,50 m.

Obras na barra — Fixação de dunas por plantação de mudas de árvores, assim descriminadas, num total de 34.538 :

Pinheiro Marítimo	25.550
Eucalípto	3.509
Casuarina	1.329
Cedrinho	4.550

Foram construidos 1.257 metros de cerca, com cedro, para proteção dos terrenos do Governo Federal.

Molhe, canal do Norte e linha do Transbordador — Foram lançados no molhe de E. 1.885,810 toneladas de pedra e no molhe de O., 2.222,520, para a sua conservação.

Para o mesmo fim, na margem O. do canal do norte, foram lançadas 1.390,210 toneladas de pedra, e na linha do Transbordador do novo porto 58,950 toneladas.

Prosseguiram os trabalhos de consolidação da plataforma do molhe de oeste, em uma extensão de 123 metros.

Linhas férreas — Na conservação das linhas férreas dos molhes de leste e de oeste, foi feita a substituição de 2.862 dormentes, e substituidos 680 metros de trilhos.

Balisamento da barra ao porto — Todo o balisamento foi mantido em perfeito estado de conservação e funcionamento, com a substituição de várias boias que trabalhavam a gás de óleo por outros de acetileno. As que garraram por efeito de temporais e das enchentes, foram recolocadas e as desaparecidas substituidas por outras.

Armazem frigorífico — Por aviso n. 3.116, de 15 de outubro de 1940, V. Excia., atendendo ao que solicitou o Estado do Rio Grande do Sul, Concessionário do Porto do Rio Grande, autorizou a construção de um entreposto frigorífico provisório nesse porto, para a exploração de carnes dos estabelecimentos nacionais, até ficar pronta a usina a ser construida pelo Governo Federal.

Tendo sido concluida a instalação de câmaras frigoríficas no armazem B-1, executada sob a responsabilidade do Instituto Sul Rio Grandense de Carnes, o engenheiro Fernando Duprat da Silva, diretor das obras do Porto e Barra, devidamente autorizado pelo diretor do aludido Instituto, fez entrega à Administração do Porto, do referido entreposto, mediante termo lavrado e assinado no dia 22 do mês de novembro de 1941, do qual possue cópia esta Diretoria.

Obras executadas pela Fiscalização — Foram executadas as de carater urgente no edifício da sua sede, bem como, nas propriedades do Governo, situados na 4.ª secção da Barra.

PORTO DE PELOTAS

As condições de navegabilidade do canal de acesso a esse porto ficaram muito prejudicadas devido o grande assoriamento causado pela enchente.

OBRAS NOVAS EXECUTADAS PELO CONCESSIONÁRIO

Dragagem — Durante o ano foram dragados e recalcados na bacia desse porto 60.580 m3.

Armazem — Foram feitos 440 metros de cobertura metálica entre os armazens 1 e 2.

Linhas férreas — Assentamento de 68,50 metros de trilhos.

Calçamento — Foi calçada a paralelepípedos uma área de 148 m2.

OBRAS DE CONSERVAÇÃO

Dragagem — Foi dragado um volume de 131.600 m3 no canal de acesso ao porto.

PORTO DE PORTO ALEGRE

A cidade de Porto Alegre sofreu de uma maneira atróz os efeitos da enchente de maio, atingindo as águas a cota de 4,63 m ultrapassando de 1,360 m o coroamento do cais.

Como efeito ainda dessa enchente foram os canais interiores grandemente assoriados, exigindo serviço de dragagem a ser executado pelo concessionário.

OBRAS EFETUADAS PELO CONCESSIONÁRIO

Obras novas — No decorrer do ano findo o Estado concessionário não executou obras novas, sob a fiscalização deste Departamento, mas apenas, serviços complementares no armazem A-7. Calçamento de paralelepípedos de granito nas faces de terras de montante e de jusante, em um total de 1.529 metros quadrados. Cercas de fechamento da zona portuária : 41,12 metros.

OBRAS DE CONSERVAÇÃO

Dragagens — No decorrer do ano findo, o Estado concessionário não efetuou dragagens na bacia do porto, mas apenas realizou tais traba-

lhos de conservação nos canais de Itapuan e Campista, atingindo ao insignificante cubo total de 36.046,6 m3, assim distribuido :

Canal de Itapuan	3.871,6 m3
Canal de Campista	32.175,0 m3
Total	36.046,6 m3

A vista do cubo dragado em 1940, que se limitou tambem aos dois canais mencionados, atingindo, porem, a 51.187 m3, fica confirmado o que acima foi dito, quanto à deficiência de conservação das vias de acesso ao porto.

Tomadas de contas — Pelo ofício n. 2.499, de 1 de setembro, submetí a apreciação de V. Excia., as tomadas de contas do porto do Rio Grande, do exercício de 1939, a de Pelotas de 1934 a 1939 e a de Porto Alegre de 14 de agosto de 1934 a 31 de dezembro de 1935, e a da barra de 1939 e canais interiores de agosto de 1934 até 1935, inclusive.

Essas tomadas de contas foram aprovadas por aviso de Vossa Excia. n. 2.396. de 23 de julho de 1941, com os seguintes resultados :

PORTO DO RIO GRANDE

Capital ouro reconhecido por ocasião da encampação, ainda não convertido em moeda nacional — Francos	62.961.000
Capital reconhecido desde a encampação até 31 de dezembro de 1939, em moeda nacional	6.676:705$744
Renda bruta em 1939	4.934:208$100
Despesa de custeio em 1939	4.232:067$817
Renda líquida em 1939	702:140$283

PORTO DE PELOTAS

Capital reconhecido com a construção e aparelhamento desde o início até 31 de dezembro de 1939	3.920:196$113

PORTO DE PORTO ALEGRE

Para a tomada de contas desse porto encontra-se o Estado em grande atrazo na apresentação dos elementos necessários, tendo sido,

assim, feita apenas a do período de agosto de 1934 a 31 de dezembro de 1935, com o seguinte resultado :

Capital reconhecido anteriormente	46.827:320$280
Capital reconhecido no período acima indicado	1.501:267$247
Capital total reconhecido até 31 de dezembro de 1935	48.328:587$527
Renda bruta	7.313:072$230
Despesas de custeio	5.113:294$329
Renda líquida	2.999:777$901

Com referência à barra foi o seguinte o resultado :

Despesas anteriores reconhecidas com a conservação e obras da barra	25.959:790$279
Despesas no ano de 1939	3.241:332$620
Despesas totais reconhecidas até 1939	29.201:122$899

Quanto aos canais interiores o Estado apresentou os elementos de despesa de 14-8-34 e os do ano de 1935, acusando :

Despesas anteriores com esses canais	54.232:671$745
Despesas em 1934 e 1935	1.365:781$724
Despesas totais até 31 de dezembro de 1935 ..	55.598:453$469
Importâncias totais despendidas pelo Estado até 31-12-39, com a barra e até 31 de dezembro com os canais interiores	84.799:576$368
Importância das taxas de 2% e 0,7% ouro e 10% adicionais entregues ao Estado até 31-12-39	106.888:687$801
Importância a favor da União em poder do Estado, sem comprovação até 31-12-39	22.089:111$433

Tarifa portuária — Continuaram em vigor as tarifas aprovadas para os portos do Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas, pela portaria 574, de 6 de novembro de 1940.

RESUMO DOS DADOS ESTATÍSTICOS

PORTO DO RIO GRANDE

Movimento de mercadorias — Em 1941 o movimento total de 471.270 toneladas constou de 46.066 toneladas de importação do estrangeiro, 221.265 de importação de cabotagem, 75.170 de exportação para o estrangeiro e 128.769 de exportação por cabotagem. Comparados estes valores com os do ano anterior, respectivamente de 58.288,

200.770, 84.036 e 133.410 toneladas, verifica-se que houve aumento somente na importação de cabotagem, no valor de 20.195 toneladas, equivalente a 10,2%. Quanto às diminuições na importação estrangeira e na exportação, quer de longo curso, quer de cabotagem, são respectivamente de 12.222, 8.866 e 4.641 toneladas, equivalentes a 21%, 10,6% e 3,5%.

Concorreram para a maior importação estrangeira os Estados Unidos, a Inglaterra e a Alemanha, na ordem da enumeração, e receberam as maiores exportações a Inglaterra, os Estados Unidos e a Argentina.

Movimento de navios — Em 1941 frequentaram o porto 2.225 navios, com 1.769.364 toneladas de registo, dos quais 295 de longo curso, com 386.909 toneladas, e 1.930 de cabotagem, com 1.382.458 toneladas.

Comparadas as tonelagens com as do ano de 1940, respectivamente de 753.225 e 1.740.294 toneladas de registo, verifica-se decréscimo geral, mais acentuado em longo curso, com 366.319 toneladas de diferença, equivalentes a 48,6%, sendo o decréscimo em cabotagem de 357.836 toneladas, ou 20,6%.

Receita — Atingiu a renda bruta das taxas portuárias a ...... 5.607:831$3 em 1941, excedendo assim de 864:697$4 a renda de .. 4.743:133$7 arrecadada em 1940, numa percentagem de 18,2%. O imposto adicional de 10%, pelo contrário, foi em 1941 de 422:661$6, contra 652:403$6 em 1940, acusando assim um decréscimo de .... 229:742$0 proveniente da diminuição da importação estrangeira e equivalente à percentagem de 35,2%. Resulta, então, um acréscimo da receita total de 6.030:492$9 em 1941, sobre a de 5.395:537$3 em 1940, no valor de 636:955$6, equivalente à percentagem de 11,8%.

PORTO DE PELOTAS

Movimento de mercadorias — Em 1941 o movimento total de mercadorias foi de 363.341 toneladas e superou o de 349.457 toneladas, observado em 1940, de 13.884 toneladas ou 4%. Dividiu-se aquele em 18.139 toneladas de importação do estrangeiro, 229.757 de importação por cabotagem, 917 de exportação para o estrangeiro e .... 114.528 de exportação por cabotagem; e este respectivamente em 19.202, 196.139, 4.033 e 130.077 toneladas. Resulta, pois, que só na importação de cabotagem houve aumento de 33.618 toneladas, ou 17,1%, aumento esse que influiu suficientemente para que houvesse aumento no movimento total. As diminuições na importação estrangeira e na exportação, quer estrangeira, quer por cabotagem, são respectivamente de 1.063, 917 e 15.549 toneladas, ou 5,5%, 22,7% e 12,0%.

Para as maiores importações estrangeiras concorreu a República Argentina com o seu trigo, seguindo-se os Estados Unidos, Portugal e Japão; e para as maiores exportações os Estados Unidos, seguindo-se a Inglaterra, Argentina e Portugal.

Movimento de navios — Em 1941 frequentaram o porto 1.230 navios, inclusive embarcações de pequena cabotagem, com um total de 710.048 toneladas de registo, dos quais 36 vapores de longo curso, com 17.297 toneladas, e 1.194 navios de grande e pequena cabotagem, com 692.751 toneladas.

Comparadas as citadas tonelagens com as obtidas em 1940, respectivamente iguais a 17.926 e 868.418 toneladas, verifica-se diminuição geral, que em longo curso foi muito reduzida, limitando-se a 629 toneladas, ou 3,5%, e em cabotagem foi de 175.667 toneladas, ou 20,2%, resultando no movimento total uma diminuição de 176.296 toneladas, equivalente a 19,9%.

Receita — Em 1941 a renda bruta das taxas portuárias produziu 1.957:505$0, e em 1940, tendo a exploração do porto sido iniciada a 4 de março, produziu no período de março a dezembro 1.784:192$2; tomando para 1941 um período igual a este para poder comparar, tem-se 1.700:335$4, verificando-se assim um decréscimo de 83:856$8, ou de 5,7%. Quanto ao imposto adicional de 10%, atingiu em 1941 a 2.104:992$6, contra 1.965:457$9 em 1940, donde um aumento de 139:534$7, ou de 7,1%, resultante do aumento verificado na importação estrangeira.

PORTO DE PORTO ALEGRE

Movimento de mercadorias — O movimento geral de mercadorias neste porto em 1941 atingiu a 1.645.752 toneladas, inferior portanto ao de 1.735.725 toneladas movimentadas em 1940, diferença essa de 89.973 toneladas, ou 5,2%.

Dividiu-se o total de 1941 em 121.419 toneladas de importação do estrangeiro, 925.427 de importação de cabotagem, 45.948 de exportação para o estrangeiro e 552.950 de exportação por cabotagem. Comparados esses valores com os obtidos em 1940, respectivamente de 110.542, 957.640, 52.739 e 614.804 toneladas, verifica-se aumento somente na importação estrangeira, de 10.877 toneladas, ou 9,8%. Quanto aos decréscimos nos outros três movimentos são de 32.213 toneladas na importação de cabotagem, de 6.791 e 61.846 toneladas na exportação estrangeira e de cabotagem, representando respectivamente as percentagens de 3,4%, 12,9% e 10,1%.

Os paises que maior importação forneceram, assim como receberam as maiores exportações, foram os Estados Unidos, a Argentina e a Inglaterra, na ordem em que se acham enumerados.

Movimento de navios — Em 1941 frequentaram o porto 12.877 embarcações, com 1.147.746 toneladas de registo, inclusive 12.362 embarcações de pequena cabotagem, com 490.408 toneladas. Esse total divide-se em 80 navios de longo curso, com 53.519 toneladas, e 12.797 de cabotagem, que por sua vez contem os números acima dados relativamente à pequena cabotagem. Comparando as tonelagens de longo curso e de cabotagem em 1941 com as consignadas em 1940, respectivamente de 56.830 e 1.314.227 toneladas de registo, verifica-se diminuição geral, como resultado de guerra mundial, que em longo curso é de 3.311 toneladas, ou 5,8%, e em cabotagem é de 220.000 toneladas, ou 16,7%.

Receita — Em 1941 a renda bruta das taxas portuárias atingiu apenas a 9.051:577$9, ao passo que em 1940 atingiu a 9.578:542$1, donde o decréscimo de 526:964$2, equivalente a 4,3%; e o imposto adicional em 1941, rendeu 1.291:570$524, contra 2.727:440$5 em 1940, donde o forte decréscimo de 1.435:869$976, equivalente a 52,6%. Resulta assim uma receita total de 10.343:148$424 em 1941, contra 12.305:982$6 em 1940, com um decréscimo de 1.962:834$176 em 1940, equivalente a 16%.

AS CHEIAS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL EM 1941

Ao ter conhecimento das grandes chuvas de intensidade alarmante que cairam no Estado, durante dias consecutivos, provocando a grande cheia anormal observada, com efeitos desastrosos sobre as suas zonas mais produtoras, desde a agrícola até as mais bem organizadas indústrias, recomendei ao chefe da Fiscalização dos Portos do Rio Grande e das Obras da Lagoa Mirim as providências constantes do seguinte telegrama urgente n. G-146, de 26 de maio :

> "Com base nos acurados estudos hidrográficos tendes feito na região Estado abrangida inundações e em outros elementos existentes nessa Fiscalização recomendo envieis vossas sugestões solução problema tendo em vista que ele se relaciona com as obras já executadas, em execução e por executar. — *Burlamaqui*".

Dessa providência dei ciência à V. Excia. que a aprovou determinando que tais estudos deviam prosseguir por este Departamento visto estarem a seu cargo os portos e os rios do mesmo Estado.

O chefe da Fiscalização, engenheiro Sylvio Lopes do Couto, cumprindo com presteza e proficiência o recomendado no telegrama, apresentou em 26 de julho o seu relatório ao qual deu a denominação de "Elementos para estudo do problema das cheias, no Estado do Rio Grande do Sul, referidos especialmente à Bacia Ocidental", do qual

dei uma cópia à V. Excia. fazendo-o tambem juntar em anexo ao presente relatório anual deste Departamento.

O jovem estudioso e esforçado engenheiro Sylvio Lopes do Couto, sem aumento de pessoal técnico nem do despesa, apresentou um trabalho com perfeita ordem, não só na sua organização geral como na dos detalhes que desenvolveu, com uma clara exposição técnica, farta e preciosa coletânea de dados sobre a vasta região a que se refere, destacando ainda os vários trabalhos anteriormente executados para a solução do mesmo problema, até agora não encontrada.

Está o seu trabalho dividido em vários capítulos onde são tratados, na introdução, de um modo geral, os vários métodos de proteção de uma região contra os efeitos das cheias, seguindo-se o da configuração geográfica do Rio Grande, o da apreciação em conjunto da influência das chuvas e dos ventos, o da sua potamografia com detalhes de cada uma das três bacias hidrográficas, o da influência das chuvas e dos ventos sobre elas, o da lagoa Mirim e a sua ligação ao Oceano, o da descarga dessa lagoa pelo S. Gonçalo e o das inundações de Pelotas, Porto Alegre e Rio Grande, terminando com as seguintes conclusões :

> "A missão que nos foi confiada por vosso telegrama G-146, de 26 de maio último, não só representa para nós uma grande honra, como tambem uma enorme responsabilidade.
>
> O intrincado problema de enchentes e inundações, para o qual nenhuma solução definitiva até hoje poude ser encontrada, em virtude de depender de fatores meteorológicos para os quais nenhuma lei física poude regular e determinar, se apresenta para cada região, para cada bacia e rio de uma maneira e aspecto diferentes, que só estudos cuidadosos e sistemátizados e de longa duração poderão dar a conhecer os detalhes necessários, para que as obras destinadas, tão somente a reduzir seus efeitos, venham a ser projetadas e executadas.
>
> Naturalmente, aqueles que teem suas funções profissionais ligadas ao meio, baseados, não só nas próprias observações, como tambem nas dos outros e ainda por elementos e dados fornecidos por aqueles que anteriormente se dedicavam ao assunto, poderão apresentar, depois de um trabalho comparativo, modestas sugestões, que apenas servirão para mostrar as possibilidades da organização de um plano geral de estudos. É com essa persuasão, que, em cumprimento a determinação recebida, vos apresentamos estas sugestões e que sintetizamos relatívamente as três cidades mais importantes, afetadas pela enchente do presente ano, no seguinte resumo".

Porto Alegre — Endicamentos de cursos inferiores, reservatórios regulares e armazenadores, em lugares convenientes, tendo-se em vista o aproveitamento do potencial hidráulico dos rios da bacia do Jacuí e Caí. Endicamentos dos rios Sinos, Gravataí e Jacuí, e dos arroios que atravessam a cidade. Conclusão das obras do porto e construção da avenida Beira Rio.

Pelotas — Melhoramentos e endicamentos no São Gonçalo, Piratiní, Santa Bárbara, Pepino e Pelotas. Terminação das obras do porto.

Rio Grande — Construção do cais de saneamento na cota de coroamento igual ao porto novo. Continuação do aterro nos terrenos da Macega. Construção de *polders* nas ilhas Torotoma, Marinheiros e Marambaia por conta dos interessados auxiliados pelo Governo Federal.

Lagoa Mirim — Ligação Lagoa Mirim-Oceano — Somente estudos completos e concienciosos deverão ditar em definitivo a obra a ser executada, porem, temos o prazer de vos comunicar que relativamente ao item Porto Alegre, possue esta Comissão uma turma trabalhando no rio Caí e quanto à Pelotas temos os seguintes elementos : Estudos topo-hidrográficos do São Gonçalo feitos com o fito de sua navegabilidade e que facilmente poderiam ser completados para a organização do projeto definitivo para esse rio.

Quanto ao arroio Santa Bárbara, há tambem estudos feitos por esta Comissão e projeto aprovado para a realização de dragagem, cuja execução se acha prejudicada pela enchente, afim de facilitar a navegação até a ponte da estrada de ferro, satisfazendo o desejo da Prefeitura local. Pelo exposto só restarão a serem realizados os estudos dos arroios Pepino, Pelotas e o trecho a montante da ponte para o Santa Bárbara.

Quanto à lagoa Mirim, apenas serão necessários estudos da zona da bacia da lagoa Mangueira e da costa da mesma lagoa no trecho do Taim.

Os três primeiros facilmente realizaveis, não só devido as suas pequenas extensões, como, tambem, por estarem praticamente dentro da cidade de Pelotas. Quanto à última região, deveria ser objeto de nossos estudos, porem a falta de distribuição de verba para o corrente ano impediu a sua realização, embora já nos houvesse sido por vós recomendado, e que, num ano normal, facilmente se levarão a cabo, por tratar-se de zona plana sem grandes acidentes e de relativa facilidade de comunicações.

Acreditamos, assim, que não será demorada a reunião completa dos elementos, para o pronunciamento definitivo, nesta parte da bacia oriental.

Relativamente a Rio Grande, pouquíssimo será preciso fazer, e, julgamos que, com a devida autorização de V. Excia. a Comissão de Estudos e Obras da Lagoa Mirim, poderá promover imediatamente, com o Estado concessionário do porto, a parte relativa à cidade e com entendimentos com a Prefeitura local estudar e organizar o meio de defesa para as suas ilhas fronteiras.

A realização desses estudos deverá conter, como parte integrante e de necessidade absoluta, a imediata instalação de um serviço completo de previsão de cheias, que, enquanto as obras definitivas não forem levadas a efeito, servirá como um meio de aviso, não só aos incautos moradores das zonas ribeirinhas, como, tambem, permitirá ao poder público, acautelar, na medida da premência de tempo permitida por essas observações, os interesses da comunidade.

Após essas sugestões foi a solução do problema deslocado para o Departamento Nacional de Obras e Saneamento com a consignação no orçamento de verba para estudos e início de obras cujos projetos este Departamento desconhece mas que é essencial conhecer, visto interessarem elas aos portos já construidos e em exploração e aos rios navegaveis sob a sua jurisdição.

COMISSÃO DE ESTUDOS E OBRAS DA LAGOA MIRIM

A ocorrência das cheias excepcionais que durante o ano de 1941 assolaram o Estado do Rio Grande do Sul, prejudicou enormemente o andamento dos vários serviços a cargo da comissão de estudos e obras da lagoa Mirim, não permitindo que pudesse ser cumprido inteiramente o programa de trabalhos que lhe fora determinado para esse ano.

Devido a essa circunstância ficaram ainda os serviços bastantes onerados, uma vez que se tornou necessário manter de fogos acesos, por muito tempo, várias das embarcações, de modo a evitar que, pela impetuosidade dos ventos e da correnteza, fossem elas atiradas à praia com possibilidade de se danificarem. Isso, se não evitou que a draga "Mirim" e o batelão "N. 3" fossem arrastados para a praia, conseguiu, ao menos, que não tivessem avarias.

Foram os seguintes, os vários serviços executados em 1941 :

CONSTRUÇÃO DO PORTO DE SANTA VITÓRIA DO PALMAR

Nessa localidade, o nivel das águas atingiu a cota de + 5,30 m, fazendo garrar os ferros da draga "Mirim" e do batelão "N. 3", que foram arrastados a cerca de 2.000 m. da linha de zero hidrográfico, inundando o canteiro de serviço e fazendo ruir o alojamento destinado aos engenheiros, o galpão para guarda do material e outras pequenas construções feitas.

Aproveitando a altura das águas foi, de março até julho, com aterro hidráulico proveniente da dragagem, continuada a construção da estrada de acesso ao porto e do terrapleno deste, tendo sido colocados 9.846 m3 de aterro nessa estrada e 9.510 m3 no terrapleno. Para sustentação do aterro do terrapleno, foram lançados em todo o seu perímetro 1.396,100 m3 de pedra.

Terminada a construção do terrapleno foi iniciado o molhe de abrigo, no qual foram lançados 240 m3 de pedra.

Continuando a confecção das estacas para construção do porto, foram armadas mais 23 e concretadas 22.

Somente no último trimestre do ano puderam os trabalhos retomar o seu rítmo normal, sendo iniciado o recolhimento do material disperso pelas águas. A estrada foi refeita entre as estacas 0 e 22, numa extensão de 110 m, tendo a sua cota de coroamento sido levantada para + 4,20 m, como medida de maior segurança.

Isso obrigou ao estudo de um novo tipo de proteção dos taludes laterais, cujo projeto será apresentado, oportunamente, para aprovação.

TRABALHOS NA PEDREIRA EM JAGUARÃO

Os serviços de extração de pedra continuaram com regularidade — ainda que prejudicado em parte pela falta de facilidades de transporte para os locais dos vários serviços — tendo sido atingido um rendimento de 800 m3 mensais, nos últimos seis meses do ano.

A produção total da pedreira foi de 7.930 m3, dos quais ...... 1.636,100 m3 foram transportados para Santa Vitória do Palmar, 445 m3 para o Taim e 188,600 m3 empregados no cais de Jaguarão e na estrada entre esse cais e a pedreira, ficando o restante em estoque.

CAIS DE JAGUARÃO

Dando início ao projeto de cais aprovado pelo decreto n. 7.067, de 7 de abril de 1941, foi feita a construção de um enrocamento no alinhamento do cais, e que servirá para a construção do respectivo muro, o qual será desde logo utilizado para sustentação de um grande volume de aterro, disponivel pela Prefeitura Municipal de Jaguarão e que será aproveitado em benefício da economia da obra. Nesse enrocamento foram empregados 177.600 m3 de pedra.

ABRIGO NA ENSEADA DO TAIM

Foi revisto o projeto dessas obras, elevando para + 3,50 m a cota de seu coroamento, o qual foi aprovado pelo decreto n. 7.508, de 7 de julho de 1941.

Passado o período das cheias, foi iniciada a locação do projeto o que, no entanto, teve de ser refeito por três vezes sucessivas dada a ocorrência de temporais que derrubavam as balisas colocadas. Reiniciados os serviços, foram colocados 455 m3 de enrocamento.

Alem dos estudos sobre o problema das cheias, já acima referidos e publicados em anexo, foram executados mais os seguintes :

ESTUDOS DO RIO CAÍ

Prosseguiram, durante esse ano, os estudos do rio Caí, estando eles praticamente terminados, devendo ter início a elaboração do projeto para o melhoramento das suas condições de navegabilidade.

ESTUDOS DO RIO CAMAQUAM

Compreendendo uma bacia de cerca de 15.000 km2, e um vale de inestimavel valor econômico, ainda que de pouca produção, o rio Camaquam foi incluido no programa de estudos que permitissem a organização de projeto para melhoria das suas condições de navegabilidade. O serviço feito nesse ano foi o reconhecimento de seu leito desde a barra do Vienez até a povoação de São José do Patrocínio, numa extensão de 119,5 kms.

Em vista desse reconhecimento foram propostas pela Comissão as seguintes obras a serem de futuro realizadas : limpeza e desobstrução do leito do rio; dragagem na barra, de um canal de 1,60 m de profundidade por 40 m de largura, com um volume a ser excavado de 6 800 m3, aprofundamento dos baixios pela concentração da corrente por meio de diques longitudinais; e pequenos serviços de excavação nas corredeiras e cachoeiras, restringindo, ao mesmo tempo, a largura do rio nesses pontos. Como tais serviços se afiguram bastante onerosos em vista do movimento comercial local, ainda incipiente, foi resolvido que desde logo se fizessem somente os serviços de dragagem na barra, tendo a Comissão procurado orientar os moradores locais de modo que a navegação fosse adaptada às condições naturais do rio.

ESTRADA DE LIGAÇÃO DO PORTO A CIDADE DE SANTA VITÓRIA DO PALMAR

Para ligação do porto de Santa Vitória do Palmar à cidade do mesmo nome foi estudada e projetada uma estrada de rodagem, com 6m de largura de faixa e cujo revestimento deverá ser feito de concreto.

O projeto, que está orçado em 2.501:613$7, já foi encaminhado à aprovação do Governo Federal.

ESTUDOS NO PORTO DE PELOTAS

Afim de estudar as causas do acidente ocorrido com o caixão n. 3, do porto de Pelotas, e como a Fiscalização daquele porto não dispusesse do aparelhamento necessário, foram feitas por essa Comissão várias sondagens geológicas na frente do alinhamento do cais sinistrado.

OFICINAS

Continuaram, com bastante eficiência, os serviços nas oficinas que serviram às antigas obras do porto e barra do Rio Grande, e que foi necessário fazer tornar a funcionar dada a carência de estaleiros particulares onde pudessem ser reparados e executados os pequenos serviços de que constantemente necessitam as embarcações e demais material flutuante em serviço.

Tendo estado paralizada durante alguns anos, e sem a devida conservação, essa oficina passa agora por uma fase de remodelação geral, tanto no seu imovel como na sua maquinaria.

Foi a seguinte a relação dos serviços executados pelas oficinas durante o ano de 1941 : reparos nos rebocadores "Jaguarão", "Iguassú" e "Santa Vitória", nas dragas "Mirim", "Rio Grande do Sul" e "Arroio Grande", nos batelões "N. 1", "N. 2" e "N. 3", nas lanchas "Pelotas", "Jaime Couto", "Christovão Colombo", "Engenheiro Malaval", "Tiradentes", "Estrela", "AB-87", "Vasco da Gama", "Avila Silveira" e "Vossio Brigido", nas chatas "Sexta" e "Sétima", no lanchão "Orozino", na casa flutuante "N. 1" na sonda geológica, no caique "Mangueira", na drag-line e na caçamba Priestman; construção da balsa "N. 2", dos botes "N. 14", "N. 15" e "N. 16" e da cabrea, alem de serviços gerais em várias outras embarcações e para as várias turmas de serviços.

COMISSÃO DE ESTUDOS E OBRAS DA LAGOA MIRIM

Para as obras desta comissão foram distribuidos 3.100:000$0, que foram aplicados da maneira seguinte :

PESSOAL E MATERIAL

Consumido em obras	1.561:521$100
Material em estoque	1.537:709$100
Saldo recolhido à Delegacia Fiscal de Porto Alegre	766$800

ESTADO DE MATO GROSSO

PORTO DE CORUMBÁ

Tendo cessado a validade da autorização concedida pela lei n. 281, de 20 de outubro de 1936, para a abertura de um crédito de ...... 961:014$865 ouro, destinado a atender as obras de melhoramento do porto de Corumbá, tornou-se necessário, para tal fim, a abertura de um crédito especial, o qual, na importância de 6.000:000$0 veio a ser concedido pelo decreto-lei n. 3.115, de 13 de março de 1941.

Nessa mesma data baixou o Governo o decreto n. 6.955, revogando os decretos ns. 23.092, 633 e 1.741, datados, respectivamente, de 17 de agosto de 1933, 7 de fevereiro de 1936 e 25 de junho de 1936, tornando sem efeito, desse modo, os projetos e orçamentos anteriormente elaborados para o melhoramento do porto de Corumbá.

O novo projeto e respectivo orçamento, num total de 6.000:000$0, já descritos no relatório do ano anterior, organizados para atender ao prolongamento previsto da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e sua ligação com a sede ferroviária Boliviana, veio a merecer aprovação pelo decreto n. 7.473, de 2 de julho de 1941.

Para a adjudicação das obras foi aberta uma concorrência pública conforme edital de 11 desse mesmo mês, posteriormente alterado conforme publicações nos *Diários Oficiais* de 18 de agosto e 18 de setembro.

"O resultado dessa concorrência, publicado no *Diário Oficial* de 17 de dezembro de 1941, foi o seguinte :

> Em primeiro lugar, a proposta do escritório técnico Raja Gabaglia, pelo preço de 4.263:487$0 e prazo de 12 meses.
>
> Em segundo lugar, a proposta de Leão, Ribeiro & Cia. Ltda., pelo preço de 5.033:600$0 e prazo de 18 meses.
>
> Em terceiro lugar, a proposta de B. Dutra & Cia. Ltda., pelo preço de 5.597:323$0 e prazo de 18 meses.
>
> Em quarto lugar, a proposta da Empresa Construtora Brasileira Gruenbilf Ltd., pelo preço de 5.879:000$0 e prazo de 20 meses.

Essa concorrência foi submetida a apreciação e resolução de Vossa Excelência.

RESUMO DE DADOS ESTATÍSTICOS

Movimento de mercadorias — Em 1941, o movimento total de 26.198 toneladas de mercadorias movimentadas no porto, dividiu-se em 3.626 toneladas de importação do estrangeiro, 6.686 toneladas de importação por cabotagem, 14.033 toneladas de exportação por cabotagem. Tendo no ano anterior o movimento total de 11.974 se dividido respectivamente em 3.149, 4.273, 2.105 e 2.447 toneladas, verifica-se que só na exportação por cabotagem houve uma diminuição, de 594 toneladas, ou de 24,3%, sendo os aumentos na importação estrangeira e de cabotagem, bem como na exportação para o estrangeiro, respectivamente de 477, 2.413 e 11.928 toneladas, equivalentes às percentagens de 15,1%, 56,5% e 566,7%, o que mostra o grande aumento havido na exportação para o estrangeiro. No movimento geral resulta um aumento de 14.224 toneladas, ou 118,8%.

Movimento de navios — Em 1941, frequentaram o porto 562 navios, com 66.562 toneladas de registo, dos quais 39 de longo curso, com 10.408 toneladas, e 523 de cabotagem, com 56.154 toneladas. Comparando estas tonelagens com as do ano anterior, respectivamente iguais a 9.883 e 57.822 toneladas de registo, verifica-se que no biênio houve, aumento em longo curso e diminuição em cabotagem, aquele de 525 toneladas ou 5,3%, e esta de 1.668 toneladas, ou 2,9%.

Receita — Consta do imposto adicional de 10%, que em 1941 foi de 54:358$1, ao passo que em 1940 foi de 64:889$0, resultando assim uma diminuição de 10:530$9 no biênio, equivalente a 16,2%.

ESTATÍSTICA

Junto encontram-se os resultados, expressos sinteticamente em quadros e diagramas, da estatística do movimento dos portos e de navegação, formando as duas partes distintas seguintes :

1.ª) *Estatística dos portos,* concernentes ao movimento de entrada de navios, de mercadorias de importação e exportação, do imposto adicional de 10%, da renda bruta das taxas portuárias e do aproveitamento de cais.

2.ª) *Estatística de navegação,* concernente às linhas de navegação no país, movimento de passageiros e de mercadorias, receita e despesa por viagens.

ESTATÍSTICA DE PORTOS

Da série de quadros estatísticos organizados, foram extraidos os quadros inclusos mais adiante e que constituem uma súmula dos dados estatísticos relativos aos portos até o ano findo, assim discriminados :

1.º) Quatro quadros com os característicos gerais dos portos e do aparelhamento dos portos organizados.

2.º) Dois quadros, dando o primeiro os totais das taxas de 2% e 0,7%, ouro e papel, e do imposto adicional de 10%, e o segundo essas mesmas taxas e imposto, ano por ano, no decênio de 1932 a 1941.

3.º) Um quadro dando a arrecadação da renda bruta das taxas portuárias nos portos organizados, desde o início da respectiva exploração.

4.º) Dois quadros apresentando, em várias folhas, o movimento de navios e de mercadorias no decênio 1932-1941, para cada porto.

5.º) Dois quadros com os totais do movimento de navios e de mercadorias no conjunto dos portos brasileiros, ano por ano e relativamente ao decênio 1931-1941.

6.º) Dois quadros especificando o aproveitamento dos cais dos portos organizados, em toneladas de mercadorias por metro corrente de cais, ano por ano e durante o decênio 1932-1941.

7.º) Dois quadros registando o movimento de navios e de mercadorias, especificamente, no biênio 1940-1941 e com a indicação das diferenças entre os respectivos valores.

8.º) Um quadro apresentando os valores da receita dos portos, constante da renda bruta das taxas portuárias e do imposto adicional de 10%, no biênio 1940-1941, com a indicação das diferenças dos valores nos dois anos.

A estes quadros seguem-se nove gráficos representativos da renda bruta das taxas portuárias arrecadada desde o início da exploração dos portos organizados; do movimento total de mercadorias nos portos

do Brasil, relativo ao decênio 1932-1941; do movimento de mercadorias os portos organizados de movimento superior a 200.000 toneladas anuais, desde o início da respectiva exploração; do movimento geral de mercadorias nos portos do Brasil relativo ao ano de 1941; das relações de coexistência entre as importações e as exportações durante o decênio 1932-1941; do aproveitamento de cais no ano de 1941; do movimento total de embarcações nos portos do Brasil relativo ao decênio 1932-1941; do movimento de navios nos portos organizados cujo movimento de mercadorias é inferior a 200.000 toneladas anuais, desde o início da respectiva exploração; e do movimento geral de navios nos portos do Brasil relativamente ao ano de 1941.

CARACTERÍSTICOS GERAIS DOS PORTOS
(Em 31 de dezembro de 1941)

PORTOS	COORDENADAS GEOGRÁFICAS		DISTÂNCIAS EM MILHAS		PROFUNDIDADES EM ÁGUAS MÍNIMAS	
	LATITUDE SUL	LONGITUDE OESTE	ENTRE SI	AO RIO DE JANEIRO	DO CANAL DE ACESSO	DO ANCORADOURO
					m	m
Manaus	3° 8′ 30″	60° 0′ 0″	—	3.156	20,00	19,00
Belem	1° 28′ 0″	48° 27′ 0″	924	2.232	8,50	7,00
S. Luiz	2° 31′ 54″	44° 18′ 8″	340	1.892	6,00	8,00
Tutoia	2° 41′ 55″	42° 17′ 15″	79	1.813	4,00	11,00
Luiz Correia	2° 53′ 20″	41° 40′ 0″	33	1.760	1,40	5,00
Camocim	2° 52′ 31″	40° 52′ 7″	57	1.723	4,00	5,00
Fortaleza	3° 41′ 28″	38° 33′ 24″	171	1.552	8,00	8,00
Aracatí	4° 24′ 20″	37° 47′ 33″	74	1.478	—	—
Natal	5° 46′ 41″	35° 12′ 4″	206	1.272	6,00	8,00
Cebedelo	6° 53′ 40″	34° 18′ 50″	78	1.194	8,00	8,00
João Pessoa	7° 6′ 30″	34° 53′ 0″	9	—	—	2,00
Recife	8° 4′ 0″	34° 53′ 0″	79	1.124	10,00	10,00
Maceió	9° 40′ 12″	35° 44′ 0″	120	1.004	9,00	7,50
Aracajú	10° 55′ 0″	37° 7′ 21″	110	894	3,50	10,00
Baía	13° 0′ 37″	38° 35′ 0″	160	734	8,00	10,00
Ilhéus	14° 47′ 46″	40° 57′ 10″	150	584	4,00	5,00
Vitória	20° 19′ 5″	40° 17′ 4″	319	265	8,50	10,00
Rio de Janeiro	22° 54′ 23″	43° 10′ 21″	265	0	10,00	10,00
Niterói	22° 54′ 15″	43° 10′ 14″	4	4	8,00	8,00
Angra dos Reis	23° 0′ 30″	44° 10′ 15″	97	97	8,00	8,00
Santos	23° 57′ 30″	46° 24′ 0″	105	202	9,00	10,00
Paranaguá	25° 31′ 20″	48° 27′ 0″	142	344	8,00	8,00
Antonina	25° 26′ 30″	48° 43′ 20″	15	—	—	—
S. Francisco	26° 14′ 17″	48° 41′ 33″	65	409	6,00	10,00
Itajaí	26° 55′ 33″	48° 36′ 56″	45	454	4,00	6,00
Florianópolis	27° 35′ 48″	48° 33′ 42″	55	500	4,00	6,00
Imbituba	28° 16′ 3″	40° 40′ 11″	43	552	13,00	8,00
Laguna	28° 30′ 8″	48° 47′ 3″	17	569	4,00	5,00
Rio Grande	32° 1′ 30″	52° 7′ 48″	303	872	0,00	8,00
Pelotas	31° 52′ 36″	52° 21′ 12″	29	901	—	—
Porto Alegre	30° 2′ 0″	51° 14′ 0″	106	1.007	5,50	6,00
Corumbá	18° 59′ 48″	57° 39′ 18″	2.163	2.903	2,50	—

CARACTERÍSTICOS GERAIS DOS PORTOS
(em 31 de dezembro de 1941)

PORTOS	MARES											
	IDADE DA MARÉ						ESTABELECIMENTO DO PORTO			UNIDADE DE ALTURA	NIVEL MÉDIO	AMPLITUDE MÁXIMA
	Semi-diurna			Diurna								
	h	m	s	h	m	s	h	m	s	m	m	
Manaus		—			—			—		—	—	—
Belem	39	30	29	9	55	1	11	15	18	1,60	1,39	5,94
S. Luis	21	14	45	15	3	30	7	10	12	2,61	3,00	7,80
Tutóia		—			—			—		—	—	—
Luis Correia	24	6	12	65	30	43	5	13	51	1,40	2,28	4,36
Camocim		—			—		6	4	48	1,51	1,99	4.02
Fortaleza	22	31	57	39	16	23	5	3	4	1,41	1,84	4,16
Aracatí		—			—			—		—	—	—
Natal	23	36	0		—		4	47	0	1,16	1,37	3,82
Cabedelo	21	6	32	73	15	40	5	2	57	1,14	1,54	3,42
João Pessoa		—			—			—		—	—	—
Recife	21	8	0		—		4	29	6	1,12	1,37	3,05
Maceió		—			—			—		—	—	—
Aracajú	21	59	6	89	36	4	4	58	20	0,98	1,33	3,20
Baía	13	15	14	105	1	25	4	7	59	1,08	1,23	3,18
Ilhéus	29	36	48	52	9	46	3	39	41	0,93	1,16	2,40
Vitória	11	46	35	61	17	49	3	14	8	0,74	1,04	2,42
Rio de Janeiro	7	57	0	58	0	0	3	5	17	0,56	1,20	2,40
Niterói		—			—			—		—	—	—
Angra dos Reis		—			—			—		—	—	—
Santos	3	22	8	42	41	56	2	36	34	0,63	1,15	2,60
Paranaguá	3	43	45	80	51	48	2	56	4	0,89	1,63	3,78
Antonina		—			—			—		—	—	—
S. Francisco		—			—		2	30	0	0,69	—	3,52
Itajaí	1	59	56	56	53	28	1	57	58	040	1,24	2,04
Florianópolis		—			—		2	40	0	0,37	—	2,10
Imbituba		—			—			—		—	—	1,20
Laguna	14	10	34	82	5	0	1	55	0	0,11	0,63	1,00
Rio Grande		—			—		8	22	0	0,08	0,51	0,52
Pelotas		—			—			—		—	—	—
Porto Alegre		—			—			—		—	—	—
Corumbá		—			—			—		—	—	—

CAIS DOS PORTOS ORGANIZADOS

(Em 31 de dezembro de 1941)

PORTOS	TIPO	CAIS ACOSTAVEL								
		1.º TRECHO		2.º TRECHO		3.º TRECHO		4.º TRECHO		Extensão total m
		Extensão m	Profundidade m	Extensão m	Profundidade m	Extensão m	Profundidade m	Extensão m	Profundidade m	
Manaus	Flutuantes	508,07	19,00	238,30	20,00	243,42	5,70	—	—	1035,19
Belem	Alvenaria em blocos	400,00	10,00	860,00	9,24	225,00	3,75	375,00	3,00	1860,00
Natal	Lajes sobre estacaria	200,00	6,00	—	—	—	—	—	—	200,00
Cabedelo	Estacaria de oço	420,00	8,00	—	—	—	—	—	—	400,20
Recife	Alvenaria em blocos	055,55	10,00	1314,63	8,00	—	—	—	—	2270,18
Baía	Alvenaria em blocos	345,00	10,00	960,00	8,00	175,00	2,20	—	—	1480,00
Ilheus	Pontes de atrocação	454,00	2,30	—	—	—	—	—	—	454,00
Vitória	Alvenaria em blocos	269,00	8,50	231,00	4,50	—	—	—	—	500,00
Rio de Janeiro	Alvenaria sobre caixões	1190,00	10,00	1220,00	9,00	2280,00	8,00	100,00	5,00	4790,00
Niterói	Estacaria cimeato armodo	400,00	8,00	1069,74	2,00	—	—	—	—	1469,74
Angra dos Reis	Estacaria de aço	300,00	8,00	100,00	2,00	—	—	—	—	400,00
Santos	Alvenaria em blocos	301,00	10,00	2440,00	8,00	2271,00	7,00	—	—	5021,00
Paranaguá	Estacaria cimento armado	400,00	8,00	100,00	5,00	—	—	—	—	500,00
Rio Grande — P. novo	Alvenaria em blocos	1117,20	8,00	330,00	6,00	270,00	5,00	—	—	1717,20
Rio Grande — P. antigo	Alvenaria em blocos	638,20	4,20	—	—	—	—	—	—	638,20
Porto Alegre	Alvenaria em blocos	794,38	5,00	817,75	4,00	1281,50	3,00	—	—	2893,63
Pelotas	Alvenaria sobre caixões	360,00	6,00	—	—	—	—	—	—	360,00

Observação — Dos três armazens externos de Belem, somente um está sendo utilizado.

ARMAZENS DOS PORTOS ORGANIZADOS

(em 31 de dezembro de 1941)

PORTOS	ARMAZENS, COM PÁTIOS E PLATAFORMAS					
	INTERNOS			EXTERNOS		
	N.	Área total m2	Área util m2	N.	Área total m2	Área util m2
Manaus	9	14450,00	14185,00	—	—	—
Belem	12	42700,00	31900,00	3	8460,00	—
Natal	2	4952,00	4924,00	—	—	—
Cabedelo	3	8850,02	7643,00	1	1688,20	1365,00
Recife	13	41879,27	34264,00	—	—	—
Baía	10	25858,00	21664,00	—	—	—
Ilhéus	6	5555,00	3800,00	—	—	—
Vitória	3	8779,00	6457,00	—	—	—
Rio de Janeiro	18	115585,00	83244,00	4	48600,00	43932,00
Niterói	2	7734,54	6681,00	—	—	—
Angra dos Reis	2	6607,66	6497,68	—	—	—
Santos	29	122317,00	105124,00	10	93418,00	68861,00
Paranaguá	3	10340,00	9985,00	—	—	—
Rio Grande { P. novo	8	45497,00	43033,00	6	12960,00	12089,00
Rio Grande { P. antigo	5	9975,00	9069,00	—	—	—
Porto Alegre	16	25361,76	20410,00	—	—	—
Pelotas	4	10511,00	6193,00	—	—	—

GUINDASTES E PONTES ROLANTES DOS PORTOS ORGANIZADOS

(Em 31 de dezembro de 1941)

PORTOS	GUINDASTES																	PONTES ROLANTES				
	DE 0,0 TONS.	DE 1,0 TONS.	DE 1,5 TONS.	DE 2,0 TONS.	DE 2,5 TONS.	DE 3,0 TONS.	DE 4,0 TONS.	DE 5,0 TONS.	DE 0,0 TONS.	DE 8,0 TONS.	DE 10,0 TONS.	DE 14,0 TONS.	DE 15,0 TONS.	DE 20,0 TONS.	DE 25,0 TONS.	DE 30,0 TONS.	DE 80,0 TONS.	DE 0,5 TONS.	DE 1,0 TONS.	DE 1,5 TONS.	DE 2,0 TONS.	DE 2,5 TONS.
Manaus	—	—	—	10	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belem	—	—	—	—	—	12	—	8	—	—	2	—	—	—	—	1	—	—	52	—	—	—
Natal	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cabedelo	—	—	4	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4	—
Recife	—	—	41	—	—	—	—	7	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	40	—	—
Baía	—	—	10	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—
Ilhéus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vitória	—	—	6	—	—	2	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—
Rio de Janeiro	—	—	56	—	—	21	—	24	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	152	—	—
Niterói	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—
Angra dos Reis	—	—	3	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
Santos	1	5	52	1	1	45	—	12	26	—	—	14	—	—	—	2	1	1	—	120	—	4
Paranaguá	—	—	—	—	—	—	1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio Grande																						
P. Novo	—	—	—	—	22	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
P. Antigo	—	—	—	—	10	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Porto Alegre	—	—	7	—	17	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pelotas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

LOCOMOTIVAS, VAGÕES E LINHAS FÉRREAS DOS PORTOS ORGANIZADOS

(Em 31 de dezembro de 1941)

PORTOS	LOCOMOTIVAS											VAGÕES		LINHAS FÉRREAS		
	40 H.P.	50 H.P.	60 H.P.	80 H.P.	100 H.P.	120 H.P.	125 H.P.	150 H.P.	180 H.P.	200 H.P.	450 H.P.	N.	LOTAÇÃO TOTAL TONS.	INTERNAS M.	EXTERNAS M.	TOTAL M.
Manaus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belem	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Natal	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	206	550	220	800
Cabedelo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	205	1.266	1.276	2.548
Recife	1	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	31	500	4.423	3.682	8.105
Baía	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	200	3.603	—	3.603
Ilhéus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	597	—	597
Vitória	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.285	—	1.285
Rio de Janeiro	—	—	1	—	—	—	6	—	2	—	3	187	6.110	15.954	18.271	34.225
Niterói	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Angra dos Reis	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	8	160	1.022	2.000	3.022
Santos	5	3	1	—	3	—	—	16	—	6	—	441	6.330	18.440	61.927	80.367
Paranaguá	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.080	120	1.200
Rio Grande — Porto novo	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	55	1.310	—	—	—
Rio Grande — Porto antigo	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.220	—	1.220
Porto Alegre	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 311	4.053	7.364
Pelotas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	450	204	654

)ECÊNIO DE 1932-41

(MPOSTO ADICIONAL DE 10%

PORTOS	1937	1938	1939	1940	1941
Manaus	474:410$000	382:038$800	321:668$900	224:385$800	151:694$200
Belem	1.079:912$400	1.223:515$300	1.616:414$000	1.159:270$200	—
São Luiz	358:520$200	247:493$800	187:239$700	90:923$200	66:787$200
Tutóia	142:829$600	96:505$000	87:255$900	49:044$000	35:046$476
Luiz Corrêa	6:557$800	—	—	—	—
Fortaleza	1.119:642$050	756:065$700	743:131$400	669:095$100	353:818$600
Natal	291:329$300	191:909$400	111:196$600	77:546$500	78:953$900
Cabedelo	756:672$100	348:043$700	147:136$400	120:223$500	114:402$600
Recife	4.584:565$500	4.590:378$000	4.611:284$300	3.933:334$900	1.876:742$900
Maceió	316:516$600	223:268$400	195:722$600	145:010$800	73:086$900
Aracajú	49:413$300	51:847$800	42:759$000	24:315$500	22:681$600
Baía	2.391:729$200	1.935:607$700	1.583:609$600	1.112:796$200	794:731$100
Vitória	136:391$000	104:575$500	42:742$400	5:006$600	6:963$800
Rio de Janeiro	41.851:995$100	37.866:027$900	37.229:599$700	33.204:041$000	29.151:247$800
Niterói	706:598$700	516:832$200	426:063$200	233:469$500	(x)
Angra dos Reis	127:870$177	65:339$800	161:447$300	94:589$100	66:634$400
Santos	48.627:237$800	43.776:253$600	44:943.481$100	41.300:419$500	32.265:221$900
Paranaguá	505:382$400	473:591$800	406:251$900	138:188$300	114:732$000
Antonina	225:353$400	214:516$500	212:941$900	223:303$800	—
São Francisco	381:358$900	385:986$200	306:065$700	170:515$400	138:550$900
Itajaí	133:976$900	161:575$100	82:131$500	25:478$000	12:112$800
Florianópolis	295:269$900	284:842$100	·157:747$400	83:916$200	12:740$000
Rio Grande	1.469:285$400	1.500:575$500	1.044:889$600	652:403$600	422:661$600
Porto Algre	4.488:577$300	4.282:964$900	3.499:014$400	2.727:440$500	1.291:670$524
Pelotas	375:064$100	414:580$900	287:380$900	181:265$700	147:487$600
Corumbá	86:510$600	66:023$200	81:355$700	64:889$000	54:358$100
TOTAIS	110.982:960$227	100.160:360$600	98.427:261$200	86.710:871$900	67.242:396$800

OBSERVAÇ(A partir de 24-11-1933, passaram a ser arrecadadas em papel, a razão de 1$0 ouro para 8$0 papel, em virtude do decreto

Por falta das 1941, bem como o relativo ao porto de Belem no mesmo ano, este devido a recusa sistemática por parte do S. N. A

(x) A arrecad

RECEITA DAS TAXAS DE 2 % E 0,7 % OURO E DO IMPOSTO ADICIONAL DE 10 % NO DECÊNIO DE 1932-41

PORTOS	TAXAS DE 2% E 0,7% OURO				TAXAS DE 2% E 0,7% OURO EM PAPEL		IMPOSTO ADICIONAL DE 10%							
	1932		1933, ATÉ 23 DE DEZEMBRO		1933 24 NOV. A 31 DEZ.	1934 ATÉ 31 AGOSTO	1934 1º SET. A 31 DEZ.	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941
	OURO	PAPEL	OURO	PAPEL										
Manaus	—	—	—	—	—	—	—	252:200$450	338:174$973	474:410$000	382:038$800	321:608$900	224:385$800	151:604$200
Belém	98:979$993	549:941$651	114.420$100	712:116$829	80:307$200	543:150$000	316:713$200	921:693$600	874:205$400	1.079 912$100	1.223:515$300	1.515:414$000	1.159:270$200	—
São Luís	26:352$060	204:837$761	31:603$600	220:741$029	18:723$300	161.511$000	125:105$470	283:045$000	328:040$100	358:520$200	247:493$800	187:239$700	90:923$200	56:787$200
Tutóia	5.505$076	43.400$534	7:160$300	50:161$159	4:847$599	57:600$300	22:058$154	98:054$000	118:778$100	142:829$600	96:505$000	87:255$900	49:044$000	35:046$475
Luís Corrêa	—	—	1,168$600	8:488$710	—	1:000$000	—	11:028$100	—	6:557$800	—	—	—	—
Fortaleza	45:543$788	344:493$578	75:294$227	532:446$386	74:379$672	482:084$640	17:756$200	919:621$700	922:209$160	1.119:642$050	756:065$700	743:131$400	669.096$100	353:818$600
Natal	8:402$236	67:933$475	16:393$000	114:596$801	18:972$600	165:404$900	116:769$400	330:105$800	263:920$600	201:320$300	191:009$400	111:196$600	77:546$500	78:053$900
Cabedelo	41:197$930	320:679$611	55:840$400	390:290$179	63:540$400	355:998$500	267:828$700	752:023$000	687:986$800	756:672$100	348:043$700	147:136$400	120:223$500	114:402$600
Recife	381:494$791	2,930:055$000	425:431$300	2,975:912$100	369:408$400	2.828:140$700	1.472:536$700	4.482.124$600	4.283:464$100	4.584:565$500	4.590:378$000	4.611:284$300	3 933:334$900	1.870:742$900
Maceió	30:961$369	240.213$951	40.672$800	284:236$902	35.926$580	200:780$000	158:100$900	436:568$200	336:028$600	316:516$600	223:268$400	195:722$600	145:010$800	73.086$900
Aracajú	8:128$515	62:984$343	19:147$500	120:611$005	7:642$100	4:903$700	18:361$100	70:092$200	66:800$100	49:413$300	51:847$600	42:759$000	24 315$500	22:581$600
Baía	210:204$685	1,602:981$828	214:863$800	1,503:315$706	185:145$100	1,245:831$800	669:481$800	2,229:513$400	2 070:601$800	2,391:729$200	1,935:607$700	1.583:609$600	1 112:706$200	794:731$100
Vitória	24:057$598	181:877$600	8:314$500	57:492$500	8:032$300	73:733$000	47:488$500	163:903$100	70:876$000	136:391$000	104:575$500	42:742$400	5:006$600	6.963$800
Rio de Janeiro	4.097:008$391	22 156:621$378	4 730:312$733	28 015:715$552	4 487:587$580	27.777:986$060	10.778:428$682	35.760.559$500	37.099:387$000	41,851:095$100	37 866:027$900	37.220:599$700	33 204:041$000	29,151:247$800
Niterói	270:014$390	1.509:072$061	204:504$774	986:806$225	—	—	—	454:291$700	410:718$600	706:598$700	516,832$200	426:063$200	233:460$500	(x)
Angra dos Reis	—	—	—	—	—	—	68:580$098	148:186$800	130:903$100	127:870$177	65.339$800	161:447$100	94.589$100	66:634$400
Santos	579:510$300	4 209:562$819	4,343:569$800	30 522:585$888	4,680:887$100	24,787:827$500	10,832 841$500	39.655:103$600	41.614:842$100	48.627:237$800	43,776:253$600	44:043,481$100	41,300:419$506	32,265:221$900
Paranaguá	22:610$802	155:289$194	38:865$880	273:024$854	44:516$869	166:062$500	77:208$200	451:174$100	495:852$600	505.382$400	473:591$800	406:251$900	138:188$300	114:732$000
Antonina	5:040$141	27:257$083	5.729$802	33:905$968	1:313$698	45:645$700	39:296$800	175:008$800	179:175$400	225:353$400	214:516$500	212,941$900	223:303$800	—
São Francisco	35:055$436	269.874$937	32:423$525	223:981$249	29:144$000	278:829$000	80:493$100	313:008$000	270:168$800	381:358$900	385,086$200	306:065$700	170:515$400	138:550$900
Itajaí	8:464$024	64:718$808	10:836$134	75:404$857	0:242$500	52:204$100	13:920$400	97:585$900	93:394$000	133:076$900	161:575$100	82:131$500	25:478$000	12.112$800
Florianópolis	20:701$864	159:148$325	30:323$500	210:663$781	24:396$400	161:315$700	91:083$200	352:824$600	230:715$300	295:269$900	284:842$100	157:747$400	83:916$200	12:740$000
Rio Grande							443:106$300	1,441:524$300	958:202$000	1.469:285$400	1,500:575$500	1,044 880$600	652:403$600	422,661$600
Porto Alegre	602:936$012	4,649:806$838	664:676$100	4,694:467$872	799:559$100	3,378:916$500	832:326$500	3,211:817$000	3,294:457$100	4,488:577$300	4 282:964$900	3 499:014$400	2 727:440$500	1,291:570$524
Pelotas							87:283$300	272:322$300	302:156$300	375:064$100	414:580$900	287:380$900	181,265$700	147:487$600
Corumbá	10:358$009	56:016$116	10:525$500	62:280$909	23:512$600	26:066$000	31:279$600	87:023$600	86:967$200	86:510$600	66:023$200	81:356$700	64.889$000	54:358$100
TOTAIS	6,541:619$210	39,812:772$951	11,091:081$875	72 070:157$951	10 967:085$998	62.815:142$500	26 607:048$404	93.381:963$250	95.528:923$233	110 982:960$227	100.150:360$600	98.427:261$200	86.710:871$900	67,242:390$899

OBSERVAÇÕES — As taxas de 2% e 0,7% ouro foram criadas pelos decretos ns. 1.114, de 30-11-1903 e 14.451, de 18-11-1920, incidindo a de 0,7% somente nos portos de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. A partir de 24-11-1933, passaram a ser arrecadadas em papel, a razão de 1$0 ouro para 8$0 papel, em virtude do decreto n. 23 481, de 24-11-33, sendo suprimidas a partir de 1-9-1934 e substituidas pelo adicional de 10%, papel, de acordo com o decreto n 24.577, de 4-7-1934.

Por falta das taxas de conversão em alguns portos e alguns anos, foram adotadas para a conversão das taxas de 2% e 0,7% ouro as taxas de conversão do Rio de Janeiro. Faltam os dados relativos a Antonina em 1941, bem como o relativo ao porto de Belem no mesmo ano, este devido a recusa sistemática por parte do S. N. A. P. P.

(x) A arrecadação relativa ao porto de Niterói foi englobada à do porto do Rio de Janeiro pela Alfândega deste porto

RRECADAÇÃO

ANOS	MAN
1892	
1893	
1894	
1895	
1896	
1897	
1898	
1899	
1900	
1901	
1902	
1903	
1904	
1905	9.7
1906	
1907	
1908	9.7
1909	
1910	3.
1911	3.
1912	3.
1913	2.
1914	2.
1915	1.
1916	2.
1917	2.
1918	1.
1919	2.
1920	1.
1921	1
1922	1
1923	1.
1924	2.
1925	3.
1926	3.
1927	2.
1928	2.
1929	2.
1930	2.
1931	2.
1932	2.
1933	2.
1934	3.
1935	2.
1936	3.
1937	3.
1938	3.
1939	3.
1940	3.
1941	3.
TOTAIS	107.

ANOS	PORTOS			
	ILHÉUS	NITERÓI	RIO GRANDE	PORTO ALEGRE
1892	—	—	—	—
1893	—	—	579:510$530	—
1894	—	—	3.736:589$444	—
1895	—	—	3.895:985$935	702:690$349
1896	—	—	1.996:499$546	2.015:759$814
1897	—	—	3.399:272$425	2.194:475$958
1898	—	—	4.091:491$953	2.775:625$712
1899	407:815$241	—	4.428:566$718	3.177:047$696
1900	663:802$749	—	4.397:880$391	4.204:253$984
1901	665:754$471	—	4.006:083$960	4.020:266$657
1902	780:557$051	—	4.521:246$103	4.830:729$182
1903	823:896$704	—	5.952:161$653	5.795:385$167
1904	822:512$883	94:081$124	3.851:978$153	4.542:423$850
1905	802:706$318	133:937$630	3.495:320$924	4.417:242$750
1906	1.179:220$299	40:496$600	2.466:590$131	4.172:419$300
1907	1.052:624$779	51:423$100	2.639:676$500	4.960:680$700
1908	1.220:681$010	73:393$100	2.479:855$200	4.765:54[illegible]$800
1909	1.325:245$754	139:774$800	2.709:544$600	5.122:780$800
1910	1.976:191$628	58:501$780	2.576:021$200	5.653:722$700
1911	1.763:529$339	40:602$800	4.014:230$200	6.078:220$500
1912	1.887:611$763	54:756$800	4.745:508$500	7.109:904$500
1913	1.797:582$671	50:921$800	4.956:362$000	8.626:615$600
1914	1.631:326$209	63:500$700	4.743:133$700	9.578:542$100
1915	1.715:082$733	44:675$800	5.607:831$300	9.051:577$900
	20.516:141$602	846:066$034	85.291:341$066	103.885:009$919

lem no ano de 1941, devido à recusa sistemática de fornecimento dos dados por parte do

ANOS	PORTOS			
	FORNO	ANGRA DOS REIS	PARANAGUÁ	PELOTAS
1934	—	37:436$298	—	—
1935	19:343$680	214:325$902	292:384$900	—
1936	19:402$640	241:075$600	779:916$900	—
1937	24:056$800	361:477$300	1.142:792$900	—
1938	5:838$500	558:950$400	1.399:946$300	—
1939	—	533:277$900	1.382:374$700	—
1940	—	476:874$500	1.328:724$100	1.784:497$500
1941	—	395:067$300	1.796:090$900	1.957:505$000
TOTAIS	68:641$620	2.818:485$200	8.122:230$700	3.742:002$500

Pág. 191 — Mapa

RENDA BRUTA DAS TAXAS DOS PORTOS ORGANIZADOS, DESDE O INÍCIO DA ARRECADAÇÃO

ANOS	PORTOS				
	MANAUS	BELÉM	BAÍA	RIO DE JANEIRO	SANTOS
1892	—	—	—	—	187:147$868
1893	—	—	—	—	967:234$960
1894	—	—	—	—	2.194:250$735
1895	—	—	—	—	4.384:880$299
1896	—	—	—	—	6.263:722$085
1897	—	—	—	—	9.074:043$323
1898	—	—	—	—	10 157:831$937
1899	—	—	—	—	9.377.455$630
1900	—	—	—	—	7.977:174$128
1901	—	—	—	—	11.128:942$730
1902	—	—	—	—	11 336:311$080
1903	—	—	—	—	9.984:745$843
1904	—	—	—	—	9.911:058$997
1905	9 701·808$925	—	—	—	10 493:370$340
1906	—	—	—	—	13.172:713$884
1907	—	—	—	—	15 253:917$892
1908	9 701·808$925	8:161$404	—	—	13.344·794$620
1909	—	590:214$515	—	—	16 147:088$798
1910	3 874:574$894	1 814:193$074	—	1 301:270$034	14.825:219$761
1911	3.387 505$776	2 773:573$809	—	4.201:019$276	18 097:752$737
1912	3 375 150$237	5 610·266$602	—	6 088 713$819	23 227:120$291
1913	2.674 619$030	4.710.827$097	—	8.951:967$108	27.785:502$707
1914	2.193·689$799	3 454:550$346	1.398:074$940	7 073:673$815	18 008:794$585
1915	1.899 844$374	3 428·648$731	2.962:254$140	6 636.430$002	16.895:280$615
1916	2 132.777$357	4 500:066$089	3 094 248$050	6 478:334$785	17 370:027$145
1917	2 216.588$777	5.216·703$681	3.157:215$990	7.417:375$610	15 205·028$080
1918	1.638 665$720	5 120:594$076	3.611:727$200	8.343:514$257	15.437:219$661
1919	2.462:973$865	4.866:593$797	3.718:911$790	12.587·426$281	22 533.815$870
1920	1.891:107$051	3.755.796$570	4.109 852$180	13 091:141$553	23.554:218$870
1921	1.681:066$878	2.870:948$120	3.256:525$546	13.344:747$397	25.452:362$899
1922	1 907:167$060	2 732:030$610	3.911 636$780	12.343.845$136	23.114·027$578
1923	1 931:002$890	3.145·524$690	3 930:188$220	15.804:350$706	29.549:644$574
1924	2.457:236$929	4.013:843$900	4.599:027$517	19 451:791$206	37 254 934$330
1925	3.135 621$803	4.381:210$240	5.012.341$390	25.377:146$291	50.243:476$164
1926	3 328:373$043	4.166:443$570	4.485 587$529	26 111 451$623	44.829:439$429
1927	2 977:150$495	3.909:152$740	4 714 832$340	24.523.587$002	47 715:017$071
1928	2.608 904$930	3.899:520$020	5.030:230$852	26 050:008$257	51 387:711$460
1929	2.756.999$455	4.323·009$930	4.697.335$070	28.760:058$103	55.812:500$470
1930	2.286:432$313	3.671·696$700	5.398 747$687	20 049 969$142	38.403:421$340
1931	2.422:022$260	3.604:926$520	4.624.839$210	15.898:164$870	35.154:914$592
1932	2.189:975$714	3.331:930$040	4.929:110$907	15.505:343$974	34.026:642$693
1933	2.820.005$211	3 093:519$840	5.022:098$958	16 529.360$830	40.873·933$717
1934	3.030.589$809	3.624:859$200	4 909·098$720	16.005:017$000	41.847:734$918
1935	2.834:576$876	4.153:509$800	5.645:263$320	18.849:888$800	40 512:085$411
1936	3.269.730$841	5 580:464$900	6.922:023$955	24 018:574$000	55 198:405$480
1937	3.683:422$362	6 136·102$900	9.711.572$947	29 623:512$400	67 427:057$700
1938	3 910:071$293	6 709 465$770	9.077:964$507	30 969.508$300	74.520.708$800
1939	3.684:985$100	7 682:019$980	9.342:909$910	32 604:079$100	81 214:180$275
1940	3.877·231$200	7.241:422$500	8 694:178$670	32.258.287$000	75.457:730$625
1941	3.708:746$000	—	10.796:393$084	36.081:829$000	78.150:040$750
TOTAIS	107.522.811$569	134.749:800$111	146.794:260$704	562 041 885$898	1.409.950:809$721

ANOS	PORTOS					
	NATAL	RECIFE	ILHÉUS	NITERÓI	RIO GRANDE	PORTO ALEGRE
1918	—	593:995$199	—	—	—	
1919	—	3.336:367$260	—	—	570:510$530	—
1920	—	3.284:361$263	—	—	3.736·589$444	—
1921	—	1.583:980$771	—	—	3 895:985$935	702:090$349
1922	—	2.056.311$511	—	—	1.096:490$546	2.015:759$814
1923	—	4.001.400$187	—	—	3.399:272$425	2.194·475$958
1924	—	4.842:990$258	—	—	4 091:491$953	2.775:626$712
1925	—	5 149:230$090	407:815$241	—	4 428:566$718	3.177.047$096
1926	—	5.082:121$463	663:802$749	—	4 307:880$391	4.204:253$984
1927	—	5.368:045$010	665 754$471	—	4 006:083$960	4.020.266$057
1928	—	6 071:078$300	780.557$051	—	4 521:246$103	4.830:729$182
1929	—	7 158 508$820	823:890$704	—	5 052:161$053	5 795.385$167
1930	—	5.026 151$020	822:512$883	94:081$124	3 851:978$153	4.512.423$850
1931	—	4.075 428$350	802.706$318	133:937$630	3 495:320$924	4.417:242$750
1932	30:213$300	3.899.525$460	1 179:220$209	40:496$600	2.406:590$131	4 172:419$300
1933	270.449$200	4 615·749$100	1 052:624$779	51:423$100	2 639 676$500	4.930·680$700
1934	393.726$600	4.884:781$100	1 220:081$310	73:303$100	2 479:855$200	4.765:545$800
1935	471:927$900	5.443:593$800	1.325:245$754	139:774$300	2 709.544$800	5 122:780$800
1936	470:373$900	7 002:867$900	1 976:101$628	58:501$780	2 576:021$200	5.653:722$700
1937	555 009$000	6.985:747$800	1 763:529$339	40:602$900	4 014:230$200	6.075:220$500
1938	477·263$800	8.009:128$100	1.887 611$763	54:756$800	4.745:508$500	7 199:004$500
1939	393 400$500	9 549·389$500	1 707:582$671	50 921$800	4 956.362$000	8 020 815$800
1940	352 107$900	10.351:307$100	1.631:326$209	63:500$700	4.743:133$700	9.578:542$100
1941	575 409$300	13.511.011$400	1.715:082$733	44:675$800	5.607.831$300	9 051:577$900
TOTAIS	3.990 106$100	132.383:456$253	20 516:141$502	846:066$034	85.291:341$066	103 885:009$019

OBSERVAÇÃO — Não figura o cômputo relativo ao porto de Belém no ano de 1941, devido à recusa sistemática de fornecimento dos dados por parte do S. N. A. P. P.

ANOS	PORTOS					
	CABEDELO	VITÓRIA	FORNO	ANGRA DOS REIS	PARANAGUÁ	PELOTAS
1934	—	—	—	37:436$298	—	—
1935	330:240$800	—	19:343$680	214:325$902	292:384$900	—
1936	985·881$400	—	10·402$640	241.075$600	779:916$900	—
1937	1.340:421$700	—	21:056$800	361:477$300	1 142 792$900	—
1938	1 173:293$200	—	7:838$500	558:950$100	1.399:940$300	—
1939	878:832$800	—		533:277$900	1.382:374$700	—
1940	1.057:090$000	1.256.616$400	—	476:874$500	1.328.724$100	1 784:497$500
1941	994·009$000	2.300:895$000	—	395.067$300	1.796:090$900	1.957:505$000
TOTAIS	6.759·748$600	3.557.511$400	68.641$620	2.818:485$200	8 122.230$700	3.742:002$500

Taxas de 2% e 0,7% ouro e imposto adicional de 10% desde o início da arrecadação até 31 de dezembro de 1941

PORTOS	ARRECADAÇÃO ATÉ 23 DE NOVEMBRO DE 1941				DE 24 NOV. — 1033 A 31 AGOSTO — 1934		DE 1-SET. 1934 A 31 - DEZ. 1941	TOTAL EM PAPEL
	TAXA DE 2% OURO		TAXA DE 0,7% OURO		TAXA DE 2% OURO ARREC. EM PAPEL	TAXA DE 0,7% OURO ARREC. EM PAPEL	IMPOSTO ADICIONAL DE 10%	(A+B+C+D+E)
	Ouro	Conversão papel A	Ouro	Conversão papel B	C	D	E	
Manaus	—	—	—	—	—	—	2.144:603$123	2.144:663$123
Belem	8.033:315$367	21.639:219$056	—	—	623:457$200	—	7.000:724$100	29.353:400$356
São Luiz	1.727:031$257	4.067:506$767	—	—	180:234$300	—	1.076:954$670	6.826:695$757
Tutóia	212:905$155	835:039$303	—	—	62:447$899	—	619:772$120	1.547:259$301
Luiz Correia	1:106$600	6:486$710	—	—	1:060$000	—	17:585$900	27:134$610
Fortaleza	2.429:813$440	7.026:920$060	—	—	556:461$312	—	5.501:349$010	13.684:743$282
Natal	450:064$362	1.606:773$892	—	—	184:377$500	—	1.460:731$600	3.541:862$992
Cabedelo	1.102:574$870	4.267:922$379	—	—	419:536$900	—	3.212:002$600	7.899:463$879
Recife	10.735:175$521	64.598:332$293	—	—	3.107:540$100	—	29.634:690$000	67.630:560$393
Maceió	2.102:212$578	7.121:640$167	—	—	236:706$560	—	1.881:303$100	9.242:859$167
Aracajú	450:033$817	1.734:460$775	—	—	12:635$600	—	348:440$600	2.095:557$175
Baía	14.216:540$075	42.353:015$400	—	—	1.430:976$900	—	12.786:070$600	50.572:003$160
Vitória	1.036:056$702	3.303:083$106	—	—	81:766$200	—	577:076$900	4.026:426$298
Rio de Janeiro	103.365:903$030	532.097:475$555	—	—	32.265:573$640	—	250.952:286$482	821.315:337$077
Niterói	1.503:033$831	8.876:340$960	—	—	813:220$600	—	2.747:973$900	12.437:544$460
Angra do Reis	—	—	—	—	—	—	796:213$575	796:213$575
Santos	4.923:060$100	34.732:146$707	—	—	29.466:714$600	—	303.015:401$100	367.216:264$407
Paranaguá	2.626:753$084	8.467:210$600	—	—	210:570$369	—	2.059:381$300	11.337:171$269
Antonina	55:799$924	263:340$330	—	—	46:959$306	—	1.270:250$000	1.600:565$336
São Francisco	1.340:040$461	5.150:872$081	100:745$341	872:471$250	101:151$600	116:810$300	2.047:322$200	6.387:639$440
Itajaí	113:077$201	490:220$708	27:556$650	145:047$169	45:453$544	15:993$056	660:618$200	1.390:332$077
Florianópolis	041:127$783	3.301:068$000	188:602$233	900:175$725	152:356$700	53:355$100	1.036:233$400	6.043:800$225
Rio G. — P. Alegre, Pelotas	24.721:170$054	81.360:054$546	3.396:565$601	10 761:080$863	3.313:691$000	864:784$600	33.228:357$024	135.527:077$633
Corumbá	661:014$865	2.457:200$540	—	—	49:578$600	—	558:407$000	3.065:195$140
TOTAIS GERAIS	252.361:453$211	637.644:119$405	3.775:529$885	18.678:784$016	73.544:496$742	1.050:952$356	072.602:427$813	1.603.720:780$422

OBSERVAÇÕES. — A partir de 24-11-33 as taxas de 2 % o 0,7 % passaram a ser arrecadadas em pàpel, à razão de 1$0 ouro para 6$0 papel (dec. n. 23.451, de 21-11-33); e a partir de 1-9-34 foram substituidas essas taxas pelo imposto adicional de 10 % (dec. n. 24.577, de 4-7-34). Para alguns portos, onde não foram obtidas diretamente as taxas de conversão, esta foi feita pelas taxas cambiais do Rio de Janeiro, obtendo-se assim resultados aproximados. A Alfândega do Rio de Janeiro englobou a arrecadação de 1941 relativa aos portos do Rio de Janeiro e Niterói num só total que teve assim de ser computado no porto do Rio de Janeiro. Faltando dados sobre o porto de Antonina, figura somente o total até 1940 relativo a esse porto: o mesmo se dá com relação ao porto de Belem, devido à recusa sistemática de fornecimento dos dados por parte do S.N.A.P.P.

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO DECÊNIO 1932-41

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONS.		EXPORTAÇÃO EM TONS.		MOVIMENTO GERAL
		Longo curso	Cabotagem	Longo curso	Cabotagem	TONS.
	1932	4.654	82.247	28.458	18.172	133.531
	1933	8.762	91.334	31.028	21.563	152.687
	1934	10.338	107.133	37.975	25.749	181.195
	1935	6.206	99.670	35.299	25.465	166.640
MANAUS	1936	8.192	109.630	36.796	28.664	183.282
	1937	10.630	117.821	31.270	33.461	193.182
	1938	7.716	135.573	39.453	32.037	214.779
	1939	6.896	129.222	32.535	34.885	203.538
	1940	3.287	131.230	31.930	37.611	204.058
	1941	2.579	138.220	21.333	40.116	202.248
	TOTAIS....	69.260	1.141.080	326.077	297.723	1.835.140
	1932	43.922	132.230	44 226	99.668	320.046
	1933	39.002	170.668	44.815	104.035	358.520
	1934	50.660	195.335	52.816	98.288	397.099
	1935	56.305	227.460	81.116	108.485	473.366
BELEM............. ...	1936	62.180	216.805	81.912	111.084	471.981
	1937	57.053	226.295	79.537	136.843	499.728
	1938	87.410	238.917	108.885	141.053	576.265
	1939	109.836	251.239	122.203	147.374	630.652
	1940	85.340	253.278	77.795	137.562	553.975
	1941	—	—	—	—	—
	TOTAIS....	—	—	—	—	—
	1932	5.015	13.754	8.241	33.035	60.045
	1933	8.027	13.282	6.609	17.292	45.210
	1934	6.582	15.072	8.408	19.189	49.251
	1935	7.700	56.991	16.593	21.158	102.442
S Luiz...............	1936	9.382	72.987	26.280	14.857	123.506
	1937	9.183	69.943	20.556	19.073	118.755
	1938	5.973	80.380	23.206	31.991	141.550
	1939	4.873	69.423	42.218	20.212	136.726
	1940	2.034	67.325	30.041	13.811	113.211
	1941	3.778	72.659	25.643	17.553	119.633
	TOTAIS.....	62.547	531.816	207.795	208.171	10.10.329
	1932	1.760	7.583	9.510	6.397	25.250
	1933	2.558	7.631	7.520	2.582	20.291
	1934	3.642	5.136	14.394	3.159	26.331
	1935	3.004	9.475	19.201	7.479	39.159
TUTOIA................	1936	4.420	13.274	23.685	5.413	46.792
	1937	4.330	14.726	24.235	4.057	47.348
	1938	3.072	8.030	20.921	4.083	36.106
	1939	2.843	9.727	30.649	3.753	46.972
	1940	1.183	8.475	23.182	3.833	36.673
	1941	956	19.281	29.041	4.652	53.930
	TOTAIS.....	27.768	103.338	202.338	45.408	378.852

ESTUDOS NO PORTO DE PELOTAS

Afim de estudar as causas do acidente ocorrido com o caixão n. 3, do porto de Pelotas, e como a Fiscalização daquele porto não dispusesse do aparelhamento necessário, foram feitas por essa Comissão várias sondagens geológicas na frente do alinhamento do cáis sinistrado.

OFICINAS

Continuaram, com bastante eficiência, os serviços nas oficinas que serviram às antigas obras do porto e barra do Rio Grande, e que foi necessário fazer tornar a funcionar dada a carência de estaleiros particulares onde pudessem ser reparados e executados os pequenos serviços de que constantemente necessitam as embarcações e demais material flutuante em serviço.

Tendo estado paralizada durante alguns anos, e sem a devida conservação, essa oficina passa agora por uma fase de remodelação geral, tanto no seu imovel como na sua maquinaria.

Foi a seguinte a relação dos serviços executados pelas oficinas durante o ano de 1941 : reparos nos rebocadores "Jaguarão", "Iguassú" e "Santa Vitória", nas dragas "Mirim", "Rio Grande do Sul" e "Arroio Grande", nos batelões "N. 1", "N. 2" e "N. 3", nas lanchas "Pelotas", "Jaime Couto", "Christovão Colombo", "Engenheiro Malaval", "Tiradentes", "Estrela", "AB-87", "Vasco da Gama", "Avila Silveira" e "Vossio Brigido", nas chatas "Sexta" e "Sétima", no lanchão "Orozino", na casa flutuante "N. 1" na sonda geológica, no caique "Mangueira", na drag-line e na caçamba Priestman; construção da balsa "N. 2", dos botes "N. 14", "N. 15" e "N. 16" e da cabrea, alem de serviços gerais em várias outras embarcações e para as várias turmas de serviços.

COMISSÃO DE ESTUDOS E OBRAS DA LAGOA MIRIM

Para as obras desta comissão foram distribuidos 3.100:000$0, que foram aplicados da maneira seguinte :

PESSOAL E MATERIAL

Consumido em obras	1.561:524$100
Material em estoque	1.537:709$100
Saldo recolhido à Delegacia Fiscal de Porto Alegre	766$800

ESTADO DE MATO GROSSO

PORTO DE CORUMBÁ

Tendo cessado a validade da autorização concedida pela lei n. 281, de 20 de outubro de 1936, para a abertura de um crédito de ...... 961:014$865 ouro, destinado a atender as obras de melhoramento do porto de Corumbá, tornou-se necessário, para tal fim, a abertura de um crédito especial, o qual, na importância de 6.000:000$0 veio a ser concedido pelo decreto-lei n. 3.115, de 13 de março de 1941.

Nessa mesma data baixou o Governo o decreto n. 6.955, revogando os decretos ns. 23.092, 633 e 1.741, datados, respectivamente, de 17 de agosto de 1933, 7 de fevereiro de 1936 e 25 de junho de 1936, tornando sem efeito, desse modo, os projetos e orçamentos anteriormente elaborados para o melhoramento do porto de Corumbá.

O novo projeto e respectivo orçamento, num total de 6.000:000$0, já descritos no relatório do ano anterior, organizados para atender ao prolongamento previsto da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e sua ligação com a sede ferroviária Boliviana, veio a merecer aprovação pelo decreto n. 7.473, de 2 de julho de 1941.

Para a adjudicação das obras foi aberta uma concorrência pública conforme edital de 11 desse mesmo mês, posteriormente alterado conforme publicações nos *Diários Oficiais* de 18 de agosto e 18 de setembro.

"O resultado dessa concorrência, publicado no *Diário Oficial* de 17 de dezembro de 1941, foi o seguinte :

> Em primeiro lugar, a proposta do escritório técnico Raja Gabaglia, pelo preço de 4.263:487$0 e prazo de 12 meses.
>
> Em segundo lugar, a proposta de Leão, Ribeiro & Cia. Ltda., pelo preço de 5.033:600$0 e prazo de 18 meses.
>
> Em terceiro lugar, a proposta de B. Dutra & Cia. Ltda., pelo preço de 5.597:323$0 e prazo de 18 meses.
>
> Em quarto lugar, a proposta da Empresa Construtora Brasileira Gruenbilf Ltd., pelo preço de 5.879:000$0 e prazo de 20 meses.

Essa concorrência foi submetida a apreciação e resolução de Vossa Excelência.

RESUMO DE DADOS ESTATÍSTICOS

Movimento de mercadorias — Em 1941, o movimento total de 26.198 toneladas de mercadorias movimentadas no porto, dividiu-se em 3.626 toneladas de importação do estrangeiro, 6.686 toneladas de importação por cabotagem, 14.033 toneladas de exportação por cabotagem. Tendo no ano anterior o movimento total de 11.974 se dividido respectivamente em 3.149, 4.273, 2.105 e 2.447 toneladas, verifica-se que só na exportação por cabotagem houve uma diminuição, de 594 toneladas, ou de 24,3%, sendo os aumentos na importação estrangeira e de cabotagem, bem como na exportação para o estrangeiro, respectivamente de 477, 2.413 e 11.928 toneladas, equivalentes às percentagens de 15,1%, 56,5% e 566,7%, o que mostra o grande aumento havido na exportação para o estrangeiro. No movimento geral resulta um aumento de 14.224 toneladas, ou 118,8%.

Movimento de navios — Em 1941, frequentaram o porto 562 navios, com 66.562 toneladas de registo, dos quais 39 de longo curso, com 10.408 toneladas, e 523 de cabotagem, com 56.154 toneladas. Comparando estas tonelagens com as do ano anterior, respectivamente iguais a 9.883 e 57.822 toneladas de registo, verifica-se que no biênio houve, aumento em longo curso e diminuição em cabotagem, aquele de 525 toneladas ou 5,3%, e esta de 1.668 toneladas, ou 2,9%.

Receita — Consta do imposto adicional de 10%, que em 1941 foi de 54:358$1, ao passo que em 1940 foi de 64:889$0, resultando assim uma diminuição de 10:530$9 no biênio, equivalente a 16,2%.

ESTATÍSTICA

Junto encontram-se os resultados, expressos sinteticamente em quadros e diagramas, da estatística do movimento dos portos e de navegação, formando as duas partes distintas seguintes :

1.ª) *Estatística dos portos,* concernentes ao movimento de entrada de navios, de mercadorias de importação e exportação, do imposto adicional de 10%, da renda bruta das taxas portuárias e do aproveitamento de cais.

2.ª) *Estatística de navegação,* concernente às linhas de navegação no país, movimento de passageiros e de mercadorias, receita e despesa por viagens.

ESTATÍSTICA DE PORTOS

Da série de quadros estatísticos organizados, foram extraidos os quadros inclusos mais adiante e que constituem uma súmula dos dados estatísticos relativos aos portos até o ano findo, assim discriminados :

1.º) Quatro quadros com os característicos gerais dos portos e do aparelhamento dos portos organizados.

2.º) Dois quadros, dando o primeiro os totais das taxas de 2% e 0,7%, ouro e papel, e do imposto adicional de 10%, e o segundo essas mesmas taxas e imposto, ano por ano, no decênio de 1932 a 1941.

3.º) Um quadro dando a arrecadação da renda bruta das taxas portuárias nos portos organizados, desde o início da respectiva exploração.

4.º) Dois quadros apresentando, em várias folhas, o movimento de navios e de mercadorias no decênio 1932-1941, para cada porto.

5.º) Dois quadros com os totais do movimento de navios e de mercadorias no conjunto dos portos brasileiros, ano por ano e relativamente ao decênio 1931-1941.

6.º) Dois quadros especificando o aproveitamento dos cais dos portos organizados, em toneladas de mercadorias por metro corrente de cais, ano por ano e durante o decênio 1932-1941.

7.º) Dois quadros registando o movimento de navios e de mercadorias, especificamente, no biênio 1940-1941 e com a indicação das diferenças entre os respectivos valores.

8.º) Um quadro apresentando os valores da receita dos portos, constante da renda bruta das taxas portuárias e do imposto adicional de 10%, no biênio 1940-1941, com a indicação das diferenças dos valores nos dois anos.

A estes quadros seguem-se nove gráficos representativos da renda bruta das taxas portuárias arrecadada desde o início da exploração dos portos organizados; do movimento total de mercadorias nos portos

do Brasil, relativo ao decênio 1932-1941; do movimento de mercadorias os portos organizados de movimento superior a 200.000 toneladas anuais, desde o início da respectiva exploração; do movimento geral de mercadorias nos portos do Brasil relativo ao ano de 1941; das relações de coexistência entre as importações e as exportações durante o decênio 1932-1941; do aproveitamento de cais no ano de 1941; do movimento total de embarcações nos portos do Brasil relativo ao decênio 1932-1941; do movimento de navios nos portos organizados cujo movimento de mercadorias é inferior a 200.000 toneladas anuais, desde o início da respectiva exploração; e do movimento geral de navios nos portos do Brasil relativamente ao ano de 1941.

CARACTERÍSTICOS GERAIS DOS PORTOS
(Em 31 de dezembro de 1941)

PORTOS	COORDENADAS GEOGRÁFICAS		DISTÂNCIAS EM MILHAS		PROFUNDIDADES EM ÁGUAS MÍNIMAS	
	LATITUDE SUL	LONGITUDE OESTE	ENTRE SI	AO RIO DE JANEIRO	DO CANAL DE ACESSO	DO ANCORADOURO
					m	m
Manaus	3° 8′ 30″	60° 0′ 0″	—	3.156	20,00	19,00
Belem	1° 28′ 0″	48° 27′ 0″	924	2.232	8,50	7,00
S. Luiz	2° 31′ 54″	44° 18′ 8″	340	1.892	6,00	8,00
Tutoia	2° 41′ 55″	42° 17′ 15″	79	1.813	4,00	11,00
Luiz Correia	2° 53′ 20″	41° 40′ 0″	33	1.760	1,40	5,00
Camocim	2° 52′ 31″	40° 52′ 7″	57	1.723	4,00	5,00
Fortaleza	3° 41′ 28″	38° 33′ 24″	171	1.552	8,00	8,00
Aracatí	4° 24′ 20″	37° 47′ 33″	74	1.478	—	—
Natal	5° 46′ 41″	35° 12′ 4″	206	1.272	6,00	8,00
Cebedelo	6° 53′ 40″	34° 18′ 50″	78	1.194	8,00	8,00
João Pessoa	7° 6′ 30″	34° 53′ 0″	9	—	—	2,00
Recife	8° 4′ 0″	34° 53′ 0″	79	1.124	10,00	10,00
Maceió	9° 40′ 12″	35° 44′ 0″	120	1.004	0,00	7,50
Aracajú	10° 55′ 0″	37° 7′ 21″	110	894	3,50	10,00
Baía	13° 0′ 37″	38° 35′ 0″	160	734	8,00	10,00
Ilhéus	14° 47′ 46″	40° 57′ 10″	150	584	4,00	5,00
Vitória	20° 19′ 5″	40° 17′ 4″	310	265	8,50	10,00
Rio de Janeiro	22° 54′ 23″	43° 10′ 21″	265	0	10,00	10,00
Niterói	22° 54′ 15″	43° 10′ 14″	4	4	8,00	8,00
Angra dos Reis	23° 0′ 30″	44° 19′ 15″	07	97	8,00	8,00
Santos	23° 57′ 30″	46° 24′ 0″	105	202	9,00	10,00
Paranaguá	25° 31′ 20″	48° 27′ 0″	142	344	8,00	8,00
Antonina	25° 26′ 30″	48° 43′ 20″	15	—	—	—
S. Francisco	26° 14′ 17″	48° 41′ 33″	65	409	6,00	10,00
Itajaí	26° 55′ 33″	48° 36′ 56″	45	454	4,00	6,00
Florianópolis	27° 35′ 48″	48° 33′ 42″	55	509	4,00	6,00
Imbituba	28° 16′ 3″	40° 40′ 11″	43	552	13,00	8,00
Laguna	28° 30′ 8″	48° 47′ 3″	17	569	4,00	5,00
Rio Grande	32° 1′ 30″	52° 7′ 48″	303	872	0,00	8,00
Pelotas	31° 52′ 36″	52° 21′ 12″	29	901	—	—
Porto Alegre	30° 2′ 0″	51° 14′ 0″	106	1.007	5,50	6,00
Corumbá	18° 59′ 48″	57° 39′ 18″	2.163	2.903	2,50	—

CARACTERÍSTICOS GERAIS DOS PORTOS
(em 31 de dezembro de 1941)

PORTOS	MARES											
	IDADE DA MARÉ						ESTABELECIMENTO DO PORTO			UNIDADE DE ALTURA	NIVEL MÉDIO	AMPLITUDE MÁXIMA
	Semi-diurna			Diurna								
	h	m	s	h	m	s	h	m	s	m	m	
Manaus		—			—			—		—	—	—
Belem	39	30	29	9	55	1	11	15	18	1,60	1,39	5.94
S. Luiz	21	14	45	15	3	30	7	10	12	2.61	3.00	7.80
Tutóia		—			—			—		—	—	—
Luiz Correia	24	6	12	65	30	43	5	13	51	1.40	2,28	4,36
Camocim		—			—		6	4	48	1.51	1.99	4.02
Fortaleza	22	31	57	39	16	23	5	3	4	1.41	1,84	4.16
Aracatí		—			—			—		—	—	—
Natal	23	36	0		—		4	47	0	1.16	1.37	3.82
Cabedelo	21	6	32	73	15	40	5	2	57	1.14	1.54	3.42
João Pessoa		—			—			—		—	—	—
Recife	21	8	0		—		4	29	6	1,12	1.37	3,05
Maceió		—			—			—		—	—	—
Aracajú	21	59	6	89	36	4	4	58	20	0.98	1,33	3.20
Baía	13	15	14	105	1	25	4	7	59	1.08	1,23	3,18
Ilhéus	29	36	48	52	9	46	3	39	41	0.93	1,16	2,40
Vitória	11	46	35	61	17	49	3	14	8	0.74	1,04	2.42
Rio de Janeiro	7	57	0	58	0	0	3	5	17	0.56	1,20	2,40
Niterói		—			—			—		—	—	—
Angra dos Reis		—			—			—		—	—	—
Santos	3	22	8	42	41	56	2	36	34	0,63	1,15	2.60
Paranaguá	3	43	45	80	51	48	2	56	4	0.89	1.63	3.78
Antonina		—			—			—		—	—	—
S. Francisco		—			—		2	30	0	0.69	—	3.52
Itajaí	1	59	56	56	53	28	1	57	58	040	1,24	2,04
Florianópolis		—			—		2	40	0	0,37	—	2.10
Imbituba		—			—			—		—	—	1.20
Laguna	14	10	34	82	5	0	1	55	0	0.11	0,63	1,00
Rio Grande		—			—		8	22	0	0.08	0.51	0,52
Pelotas		—			—			—		—	—	—
Porto Alegre		—			—			—		—	—	—
Corumbá		—			—			—		—	—	—

CAIS DOS PORTOS ORGANIZADOS

(Em 31 de dezembro de 1941)

PORTOS	CAIS ACOSTAVEL									
	TIPO	1.º TRECHO		2.º TRECHO		3.º TRECHO		4.º TRECHO		Extensão total m
		Extensão m	Profundidade m	Extensão m	Profundidade m	Extensão m	Profundidade m	Extensão m	Profundidade m	
Manaus	Flutuantes	508,07	19,00	238,30	20,00	243,42	5,70	—	—	1035,19
Belem	Alvenaria em blocos	400,00	10,00	860,00	0,24	225,00	3,75	375,00	3,00	1860,00
Natal	Lajes sobre estacaria	200,00	6,60	—	—	—	—	—	—	200,00
Cabedelo	Estacaria de aço	420,00	8,00	—	—	—	—	—	—	400,20
Recife	Alvenaria em blocos	055,55	10,00	1314,63	8,00	—	—	—	—	2270,18
Baía	Alvenaria em blocos	345,00	10,00	960,00	8,00	175,00	2,20	—	—	1480,00
Ilheus	Pontes de atracação	454,00	2,30	—	—	—	—	—	—	454,00
Vitória	Alvenaria em blocos	260,00	8,50	231,00	4,50	—	—	—	—	500,00
Rio de Janeiro	Alvenaria sobre caixões	1190,00	10,00	1220,00	9,00	2280,00	8,00	100,00	5,00	4790,00
Niterói	Estacaria cimento armado	400,00	8,00	1069,74	2,00	—	—	—	—	1469,74
Angra dos Reis	Estacaria de aço	300,00	8,00	100,00	2,00	—	—	—	—	400,00
Santos	Alvenaria em blocos	301,00	10,00	2440,00	8,00	2271,00	7,00	—	—	5021,00
Paranaguá	Estacaria cimento armado	400,00	8,00	100,00	5,00	—	—	—	—	500,00
Rio Grande – P. novo	Alvenaria em blocos	1117,20	8,00	330,00	6,00	270,00	5,00	—	—	1717,20
Rio Grande – P. antigo	Alvenaria em blocos	638,20	4,20	—	—	—	—	—	—	638,20
Porto Alegre	Alvenaria em blocos	794,38	5,00	817,75	4,00	1281,50	3,00	—	—	2893,63
Pelotas	Alvenaria sobre caixões	360,00	6,00	—	—	—	—	—	—	360,00

Observação — Dos três armazens externos do Belem, somente um está sendo utilizado.

ARMAZENS DOS PORTOS ORGANIZADOS

(em 31 de dezembro de 1941)

PORTOS	ARMAZENS, COM PÁTIOS E PLATAFORMAS					
	INTERNOS			EXTERNOS		
	N.	Área total m2	Área util m2	N.	Área total m2	Área util m2
Manaus	9	14450,00	14185,00	—	—	—
Belem	12	42700,00	31900,00	3	8460,00	—
Natal	2	4952,00	4924,00	—	—	—
Cabedelo	3	8850,02	7643,00	1	1688,20	1365,00
Recife	13	41879,27	34264,00	—	—	—
Baía	10	25858,00	21664,00	—	—	—
Ilhéus	5	5555,00	3800,00	—	—	—
Vitória	3	8779,00	6457,00	—	—	—
Rio de Janeiro	18	115585,00	83244,00	4	48600,00	43932,00
Niterói	2	7734,54	6681,00	—	—	—
Angra dos Reis	2	6607,66	6497,68	—	—	—
Santos	29	122317,00	105124,00	10	93418,00	68861,00
Paranaguá	3	10340,00	9985,00	—	—	—
Rio Grande { P. novo	8	45497,00	43033,00	5	12960,00	12089,00
Rio Grande { P. antigo	5	9975,00	9069,00	—	—	—
Porto Alegre	15	25351,76	20410,00	—	—	—
Pelotas	4	10511,00	6193,00	—	—	—

GUINDASTES E PONTES ROLANTES DOS PORTOS ORGANIZADOS

(Em 31 de dezembro de 1941)

PORTOS	GUINDASTES																	PONTES ROLANTES				
	DE 0,8 TONS.	DE 1,0 TONS.	DE 1,5 TONS.	DE 2,0 TONS.	DE 2,5 TONS.	DE 3,0 TONS.	DE 4,0 TONS.	DE 5,0 TONS.	DE 6,0 TONS.	DE 8,0 TONS.	DE 10,0 TONS.	DE 14,0 TONS.	DE 15,0 TONS.	DE 20,0 TONS.	DE 25,0 TONS.	DE 30,0 TONS.	DE 80,0 TONS.	DE 0,5 TONS.	DE 1,0 TONS.	DE 1,5 TONS.	DE 2,0 TONS.	DE 2,5 TONS.
Manaus.......	—	—	—	10	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belem........	—	—	—	—	—	12	—	8	—	—	2	—	—	—	—	1	—	—	52	—	—	—
Natal.........	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cabedelo.....	—	—	4	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4	—
Recife........	—	—	41	—	—	—	—	7	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	46	—	—
Baía........	—	—	10	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—
Ilhéus........	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vitória.......	—	—	6	—	—	2	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—
Rio de Janeiro	—	—	56	—	—	21	—	24	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	152	—	—
Niterói.......	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—
Angra dos Reis	—	—	3	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
Santos........	1	5	52	1	1	45	—	12	26	—	—	14	—	—	—	2	1	1	—	120	—	4
Paranaguá....	—	—	—	—	—	—	1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio Grande .																						
P. Novo....	—	—	—	—	22	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
P. Antigo...	—	—	—	—	10	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Porto Alegre..	—	—	7	—	17	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pelotas . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

LOCOMOTIVAS, VAGÕES E LINHAS FÉRREAS DOS PORTOS ORGANIZADOS

(Em 31 de dezembro de 1941)

PORTOS	LOCOMOTIVAS											VAGÕES		LINHAS FÉRREAS		
	40 H.P.	50 H.P.	60 H.P.	80 H.P.	100 H.P.	120 H.P.	125 H.P.	150 H.P.	180 H.P.	200 H.P.	450 H.P.	N.	Lotação total tons.	Internas M.	Externas M.	Total M.
Manaus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belem	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Natal	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	206	550	220	800
Cabedelo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	205	1.266	1.276	2.548
Recife	1	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	31	500	4.423	3.682	8.105
Baía	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	200	3.603	—	3.603
Ilhéus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	597	—	597
Vitória	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.285	—	1.285
Rio de Janeiro	—	—	1	—	—	—	6	—	2	—	3	187	6.110	15.954	18.271	34.225
Niterói	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Angra dos Reis	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	8	160	1.022	2.000	3.022
Santos	5	3	1	—	3	—	—	16	—	6	—	441	6.330	18.440	61.927	80.367
Paranaguá	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.080	120	1.200
Rio Grande — Porto novo	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	55	1.310	—	—	—
Rio Grande — Porto antigo	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.220	—	1.220
Porto Alegre	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.311	4.053	7.364
Pelotas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	450	204	654

)ECÊNIO DE 1932-41

PORTO	MPOSTO ADICIONAL DE 10%				
	1937	1938	1939	1940	1941
Manaus	474:410$000	382:038$800	321:668$900	224:385$800	151:694$200
Belem	1.079:912$400	1.223:515$300	1.515:414$000	1.159:270$200	—
São Luiz	358:520$200	247:493$800	187:239$700	90:923$200	56:787$200
Tutóia	142:829$600	96:505$000	87:255$900	49:044$000	35:046$475
Luiz Corrêa	6:557$800	—	—	—	—
Fortaleza	1.119:642$050	756:065$700	743:131$400	669:095$100	353:818$600
Natal	291:329$300	191:909$400	111:196$600	77:546$500	78:953$900
Cabedelo	756:672$100	348:043$700	147:136$400	120:223$500	114:402$600
Recife	4.584:565$500	4.590:378$000	4.611:284$300	3.933:334$900	1.876:742$900
Maceió	316:516$600	223:268$400	195:722$600	145:010$800	73:086$000
Aracajú	49:413$300	51:847$800	42:759$000	24:315$500	22:581$600
Baía	2.391:729$200	1.935:607$700	1.583:609$600	1.112:796$200	794:731$100
Vitória	136:391$000	104:575$500	42:742$400	5:006$600	6:963$800
Rio de Janeiro	41.851:995$100	37.866:027$900	37.229:599$700	33.204:041$000	29.151:247$800
Niterói	706:598$700	516:832$200	426:063$200	233:469$500	(x)
Angra dos Reis	127:870$177	65:339$800	161:447$300	04:589$100	66:634$400
Santos	48.627:237$800	43.776:253$600	44:943.481$100	41.300:419$500	32.265:221$900
Paranaguá	505:382$400	473:591$800	406:251$900	138:188$300	114:732$000
Antonina	225:353$400	214:516$500	212:941$900	223:303$800	—
São Francisco	381:358$900	385:986$200	306:065$700	170:515$400	138:550$900
Itajaí	133:976$900	161:575$100	82:131$500	25:478$000	12:112$800
Florianópolis	295:269$900	284:842$100	157:747$400	83:916$200	12:740$000
Rio Grande	1.469:285$400	1.500:575$500	1.044:889$600	652:403$600	422:661$600
Porto Algre	4.488:577$300	4.282:964$900	3.499:014$400	2.727:440$500	1.291:570$524
Pelotas	375:054$100	414:580$900	287:380$900	181:265$700	147:487$600
Corumbá	86:510$600	66:023$200	81:355$700	64:889$000	54:358$100
TOTAIS	110.982:960$227	100.160:360$600	98.427:261$200	86.710:871$000	67.242:306$899

OBSERVAÇ A partir de 24-11-1933, passaram a ser arrecadadas em papel, a razão de 1$0 ouro para 8$0 papel, em virtude do decret

Por falta das 1941, bem como o relativo ao porto de Belem no mesmo ano, este devido a recusa sistemática por parte do S. N. A

(x) A arrecad

Pág. 19

RECEITA DAS TAXAS DE 2 % E 0,7 % OURO E DO IMPOSTO ADICIONAL DE 10 % NO DECÊNIO DE 1932-41

PORTOS	TAXAS DE 2% E 0,7% OURO				TAXAS DE 2% E 0,7% OURO EM PAPEL		IMPOSTO ADICIONAL DE 10%								
	1932		1933, ATÉ 23 DE DEZEMBRO		1933	1934	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941
	OURO	PAPEL	OURO	PAPEL	24 NOV. A 31 DEZ.	ATÉ 31 AGOSTO	1º SET. A 31 DEZ.							
Manaus	—	—	—	—	—	—	—	252:290$450	338:174$973	474:410$000	382:038$800	321:665$900	224:385$800	151:694$200
Belém	98:979$993	549:941$651	114:420$100	712:116$820	80:307$200	543:150$000	310:713$200	921.693$600	874:205$400	1,070:912$400	1,223:516$300	1 516:414$000	1,169:270$200	—
São Luís	26:352$660	201:837$761	31:603$600	220:741$029	18:723$300	161:511$000	125:105$470	283:945$000	328:940$100	358:520$200	247:403$800	187:239$700	90:923$200	56:767$200
Tutóia	5:505$076	43 406$534	7:166$300	50:161$159	4:847$590	57:600$300	22:058$154	98:054$900	118:778$100	142:829$600	96:505$000	87:255$900	49:044$000	35:046$475
Luís Corrêa	—	—	1:168$600	8:488$710	—	1:060$000	—	11:028$100	—	6:557$800	—	—	—	—
Fortaleza	45:543$788	344:493$578	75:294$227	532:446$380	74:379$672	482:084$640	17:756$200	919:621$700	922:209$160	1,119:642$050	756:065$700	743:131$400	669:095$100	353:818$600
Natal	8:402$236	67:933$475	16:393$000	114:596$801	18:972$600	165:404$900	115:769$400	330:105$800	263:920$600	291:320$300	191:909$400	111:196$600	77:546$500	78:953$900
Cabedelo	41:107$930	320.679$611	55:840$400	390:290$479	93:540$100	355:998$500	267:828$700	752:023$000	687:986$800	756:672$100	348:043$700	147:130$400	120:223$500	114:402$600
Recife	381:494$791	2,936:055$000	425:431$300	2 975:912$100	369:408$400	2.828:140$700	1.472:536$700	4.482:124$600	4,283:464$100	4.584:565$500	4,590:378$000	4.611:284$300	3 933:334$900	1,876:742$900
Maceió	30:961$369	240:213$951	40:672$800	284:236$002	35:926$580	200:780$000	158:100$000	436:568$200	336:028$600	316:516$600	223:268$400	195:722$600	145:010$800	73:086$900
Aracaju	8:128$515	62:984$343	10:147$500	129:611$005	7:642$100	4:903$700	18 361$100	70:092$200	66:800$100	49:413$300	51:847$800	42:759$000	21.315$500	22:581$600
Baía	210 264$685	1,602:981$828	214:863$800	1,503:315$796	185:145$100	1.245:831$800	669:481$800	2.229:513$400	2,070:601$800	2.391.729$200	1,935:607$700	1.583:609$600	1.112:796$200	794:731$100
Vitória	24:057$898	181:877$600	8:314$500	57:492$500	8:032$400	73:733$900	47:488$500	163:903$100	70:876$000	136:391$000	104:575$500	42:742$400	5:006$600	8:963$800
Rio de Janeiro	4,007:008$391	22 156:621$378	4,739:312$733	28,015:715$552	4.487:587$580	27.777:986$060	10 778:428$682	35.769.559$500	37,099.387$000	41 851.995$100	37,866:027$000	37 229.599$700	33,204:041$000	20.151:247$800
Niterói	279:044$390	1,509.072$061	204:504$774	986:806$225	—	—	—	454:201$700	410:718$600	706:598$700	516:832$200	426:063$200	233.469$500	(x)
Angra dos Reis		—	—	—	—	—	68:580$698	148.186$800	130:903$100	127:870$177	65:339$800	161:447$300	94:589$100	66:634$100
Santos	579:510$300	4,209:562$819	4,343:569$800	30,522:585$888	4.680:857$100	24.787:827$500	10,832.841$500	39,655:103$600	41,614:842$100	48.627:237$800	43 770:253$600	44:943.481$100	41 300:419$500	32,265:221$900
Paranaguá	22:610$802	155:289$104	38:863$880	273:924$854	44:516$869	166:062$500	77:208$200	451:174$100	495:862$600	505:382$400	473:591$800	406.251$900	138.188$300	114:732$000
Antonina	5:040$141	27:257$083	5:729$802	33:908$968	1:313$698	45:645$700	39:206$800	175:668$800	179:175$400	225.353$400	214:516$500	212:941$900	223:303$800	—
São Francisco	35:055$436	269:874$937	32:423$525	223:981$249	20:144$900	278:829$000	80:493$100	313:008$000	270:168$800	381:358$900	385:986$200	306:065$700	170.515$400	138:550$900
Itajaí	8:464$024	64:718$868	10:836$134	75:404$857	9:242$500	52:204$100	13:020$400	97:585$900	93:394$000	133.976$900	161:575$100	82:131$500	25:478$000	12:112$800
Florianópolis	20:701$864	159:148$325	30:323$500	210:663$784	24:396$400	181;315$700	91:083$200	352.824$600	230:715$300	205:269$000	284.842$100	157:747$400	83.916$200	12.740$000
Rio Grande							443:106$300	1,441:524$300	958:202$000	1.469:285$400	1.500:575$500	1 044.889$600	652:403$600	422:061$600
Porto Alegre	602:036$912	4.649:806$838	664:676$100	4.694:467$872	709.659$100	3.378:916$500	832:326$500	3.211:817$000	3.294:457$100	4.488:577$300	4.282:964$900	3 499:014$400	2 727:440$500	1.291:570$524
Pelotas							87:283$300	272:322$300	302:156$300	375 064$100	414:580$900	287:380$900	181:265$700	147.487$600
Corumbá	10.358$009	56:016$116	10:525$500	62:289$900	23:512$600	26:006$000	31:279$600	87:023$600	86:967$200	86:510$600	66:023$200	81:355$700	64.889$000	54:358$100
TOTAIS	6.541:619$210	39 812:772$951	11,091:081$875	72,079:157$954	10 967:085$998	62 815:142$500	20.607:048$404	93.381:963$250	95.528:923$233	110.982:960$227	100.160:360$600	98.427:261$200	86 710.871$900	67 242:396$899

OBSERVAÇÕES — As taxas de 2% e 0,7% ouro foram criadas pelos decretos ns. 1 114, de 30-11-1903 e 14 481, de 18-11-1920, incidindo a de 0,7% somente nos portos de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. A partir de 24-11-1933, passaram a ser arrecadadas em papel, à razão de 1$0 ouro para 8$0 papel, em virtude do decreto n. 23 481, de 24-11-33, sendo suprimidas a partir de 1-9-1934 e substituidas pelo adicional de 10%, papel, de acordo com o decreto n. 24.577, de 4-7 1934

Por falta das taxas de conversão em alguns portos e alguns anos, foram adotadas para a conversão das taxas de 2% e 0,7% ouro as taxas de conversão do Rio de Janeiro. Faltam os dados relativos a Antonina em 1941, bem como o relativo ao porto de Belém no mesmo ano, este devido à recusa sistemática por parte do S. N. A. P. P.

(x) A arrecadação relativa ao porto de Niterói foi englobada à do porto do Rio de Janeiro pela Alfândega deste porto

RRECADAÇÃO

ANOS	MA
1892	
1893	
1894	
1895	
1896	
1897	
1898	
1899	
1900	
1901	
1902	
1903	
1904	
1905	9.
1906	
1907	
1908	9.
1909	
1910	3.
1911	3.
1912	3.
1913	2.
1914	2.
1915	1.
1916	2.
1917	2.
1918	1.
1919	2.
1920	1.
1921	1
1922	1.
1923	1.
1924	2.
1925	3.
1926	3.
1927	2.
1928	2.
1929	2.
1030	2.
1931	2.
1932	2.
1933	2.
1934	3.
1935	2.
1936	3.
1937	3.
1938	3.
1939	3.
1940	3.
1941	3.
TOTAIS	107.

ANOS	PORTOS			
	ILHÉUS	NITERÓI	RIO GRANDE	PORTO ALEGRE
1892	—	—	—	—
1893	—	—	579:510$530	—
1894	—	—	3.736:589$444	—
1895	—	—	3.895:985$035	702:690$349
1896	—	—	1.996:499$546	2.015:759$814
1897	—	—	3.399:272$425	2.194:475$958
1898	—	—	4.091:491$953	2.775:625$712
1899	407:815$241	—	4.428:566$718	3.177:047$696
1900	663:802$749	—	4.397:880$301	4.204:253$984
1901	665:754$471	—	4.006:083$960	4.020:266$657
1902	780:557$051	—	4.521:246$103	4.830:729$182
1903	823:896$704	—	5.952:161$653	5.795:385$167
1904	822:512$883	94:081$124	3.851:978$153	4.542:423$850
1905	802:706$318	133:937$630	3.495:320$924	4.417:242$750
1906	1.179:220$299	40:496$600	2.466:590$131	4.172:419$300
1907	1.052:624$779	51:423$100	2.639:676$500	4.960:680$700
1908	1.220:681$010	73:393$100	2.479:855$200	4.765:54.,$800
1909	1.325:245$754	139:774$800	2.709:544$600	5.122:780$800
1910	1.976:191$628	58:501$780	2.576:021$200	5.653:722$700
1911	1.763:529$339	40:602$800	4.014:230$200	6.078:220$500
1912	1.887:611$763	54:756$800	4.745:508$500	7.199:004$500
1913	1.797:582$671	50:921$800	4.956:362$000	8.626:615$600
1914	1.631:326$209	63:500$700	4.743:133$700	9.578:542$100
1915	1.715:082$733	44:675$800	5.607:831$300	9.051:577$900
	20.516:141$602	846:066$034	85.291:341$066	103.885:909$019

elem no ano de 1941, devido à recusa sistemática de fornecimento dos dados por parte do

ANOS	PORTOS			
	FORNO	ANORA DOS REIS	PARANAGUÁ	PELOTAS
1934	—	37:436$298	—	—
1935	19:343$680	214:325$902	292:384$900	—
1936	19:402$640	241:075$600	779:916$900	—
1937	24:056$800	361:477$300	1.142:792$900	—
1938	5:838$500	558:950$400	1.399:946$300	—
1939	—	533:277$900	1.382:374$700	—
1940	—	476:874$500	1.328:724$100	1.784:497$500
1941	—	395:067$300	1.706:090$900	1.957:505$000
TOTAIS	68:641$620	2.818:485$200	8.122:230$700	3.742:002$500

RENDA BRUTA DAS TAXAS DOS PORTOS ORGANIZADOS, DESDE O INÍCIO DA ARRECADAÇÃO

ANOS	PORTOS				
	MANAUS	BELÉM	BAÍA	RIO DE JANEIRO	SANTOS
1892	—			—	187:147$868
1893	—	—	—	—	907:234$960
1894	—	—	—	—	2.194:250$735
1895	—	—	—	—	4.384:880$200
1896	—	—	—	—	6.263:722$085
1897	—	—	—	—	9.074:043$323
1898	—	—	—	—	10.157.831$937
1899	—	—	—	—	9.377:465$630
1900	—	—	—	—	7.977:174$128
1901	—	—	—	—	11.128:942$730
1902	—	—	—	—	11.330:311$080
1903		—	—	—	9.984:745$843
1904	—	—	—	—	9.011:058$997
1905	9.701:808$925	—	—	—	10.403:370$340
1906		—	—	—	13 172:713$884
1907			—	—	15.253:917$802
1908	9.701:808$925	8:161$461	—	—	13.344:791$620
1909		590:214$515	—		16 147:688$790
1910	3 874:574$894	1.814:193$074	—	1.304:270$034	14.825:219$761
1911	3.387:505$776	2.773:573$809	—	4.201:019$276	18.007:752$737
1912	3 375:150$237	5 616:266$602	—	6.088:713$849	23.227:120$201
1913	2.674:619$630	4 716:827$097	—	8.951:967$108	27.785:592$767
1914	2.103:689$709	3.454 550$346	1.398:074$940	7 073:673$815	18.008.791$585
1915	1 899:844$374	3.428 645$731	2.962:254$140	6.636:430$092	16.895:280$615
1916	2 132:777$357	4 500:066$089	3.094.248$050	6 478:334$785	17 370:027$145
1917	2 210:588$777	5.216.703$681	3.157:215$990	7 417:375$910	15 205:028$080
1918	1.638 665$720	5.126.594$076	3.611:727$200	8.343:514$287	15.437:210$661
1919	2.462:973$865	4 866:593$797	3.718:911$790	12.587:426$281	22.533:815$870
1920	1 801:107$951	3.755:796$570	4.109.852$480	13 091 141$553	23.554:218$870
1921	1 681:066$878	2.879.948$120	3.256:525$546	13.344:747$397	25.452:362$800
1922	1.907:167$060	2.732:939$610	3.911.636$780	12.343:845$136	23.114:927$578
1923	1.031:002$890	3.145:524$990	3.930:188$220	15.804 350$790	29.549:644$574
1924	2.457:230$920	4.013:843$900	4.509:027$517	19 451:791$206	37 954:034$330
1925	3.135:621$803	4.381:210$240	5.042:341$390	25.377:145$291	50.243:470$164
1926	3 328:373$043	4 166:443$870	4.485:587$520	26.111 451$623	44 820:439$420
1927	2.977:150$495	3.909 152$740	4.714:832$340	24 523:587$002	47 715:017$071
1928	2 608:904$930	3.899:529$020	5.030:239$852	26.056:008$257	51.387:711$460
1929	2.756:999$455	4.323:009$930	4.607:335$070	28 760:058$103	55 812:500$470
1930	2.286:432$313	3.671:696$700	5.398:747$087	20 649:960$142	38.403:421$340
1931	2.422:922$260	3.604.926$520	4.824:839$210	15.898:164$870	35 154:944$592
1932	2.189:975$714	3.331:930$040	4.929:110$907	15.505:343$974	34 026:542$693
1933	2.820:005$211	3.693:519$540	5 022:098$058	16.529:360$830	40.873:933$717
1934	3.030:589$809	3 624:859$200	4.009.098$720	16.005:617$000	41 847:734$918
1935	2 834:576$876	4.153:599$800	5.645:263$320	18.849:888$800	46.512.085$411
1936	3.269:730$841	5.580:164$900	6.922:023$955	24.018:574$000	55.198:405$480
1937	3.083:422$362	6 136:102$900	9.711:572$947	29.623:512$400	67 627:087$700
1938	3 910:071$293	6.709:465$770	9.077:964$507	30.969:508$300	74.520:708$800
1939	3.685:985$100	7.682:019$980	9.342:969$910	32 604 979$100	81.214:180$275
1940	3.877:231$200	7.241:422$500	8.694:178$670	32.256:287$000	75.457:736$625
1941	3.708:746$000	—	10.796:393$084	36.081:820$000	78.156:010$750
TOTAIS	107.522:811$569	134.749:800$111	146 794:260$704	562.941:885$898	1.409.950:800$721

ANOS	PORTOS					
	NATAL	RECIFE	ILHÉUS	NITERÓI	RIO GRANDE	PORTO ALEGRE
1918	—	503:995$100	—	—	—	
1919	—	3.336:387$200	—	—	570:510$530	—
1920	—	3.284:361$263	—	—	3.736:689$444	—
1921	—	1.583:980$771	—	—	3.805:085$935	702:690$349
1922	—	2.056:311$511	—	—	1 996:409$546	2.015:750$814
1923	—	4.001:400$187	—	—	3 390:272$425	2 194:475$958
1924	—	4.842:990$258	—	—	4.091:491$153	2.775:625$712
1925	—	5.149:230$990	407:815$241	—	4 428:560$718	3 177:047$696
1926	—	5.682:121$463	663:802$749	—	4 397:880$391	4.204:253$984
1927	—	5.368:045$010	665:754$471	—	4 006:083$960	4 020:266$637
1928	—	6.071:078$390	780:557$051	—	4.521:246$103	4 830:729$182
1929	—	7.158:508$820	823:896$704	—	5 952:161$653	5 795:385$167
1930	—	5.026:151$020	822.512$883	94:081$124	3.851:078$153	4.512:423$850
1931	—	4.075:425$359	802:706$318	133:937$630	3 495 320$924	4 417 242$750
1932	30:213$300	3.899:525$480	1 170:220$290	40 496$600	2 466 590$131	4 172:439$300
1933	270:449$200	4.515 749$100	1 052.624$779	51:423$100	2 639 676$500	4 910:080$700
1934	393:726$600	4 884:781$100	1 220:681$010	73:393$100	2 479 855$200	4 765.545$800
1935	471:927$000	5.443:593$600	1 325.245$754	139:774$300	2.709 544$600	5 122:780$800
1936	470:373$000	7 002:807$900	1.976:101$828	58:501$780	2.576:021$200	5 653:722$700
1937	555:099$000	6.985:747$600	1.763:529$339	40:602$800	4 014:230$200	6.078 220$500
1938	477:263$800	8.009:128$100	1 887:011$763	54:756$800	4.745:508$500	7 109:904$500
1939	393.400$500	9 549:386$500	1 797.582$671	50:921$800	4.956:362$000	8 626.615$600
1940	352:197$900	10 351:307$100	1.631:326$200	63:500$700	4 743:133$700	9 578:542$100
1941	575:409$300	13.511:011$400	1 715:082$733	44:675$800	5.607:831$300	9 051:577$900
TOTAIS	3 990:106$100	132.383:156$253	20 516:141$502	846:066$034	85.291:341$066	103 885:009$919

OBSERVAÇÃO — Não figura o cômputo relativo ao porto de Belem no ano de 1941, devido à recusa sistemática de fornecimento dos dados por parte do S. N. A. P. P.

ANOS	PORTOS					
	CABEDELO	VITÓRIA	FORNO	ANGRA DOS REIS	PARANAGUÁ	PELOTAS
1934	—	—	—	37:436$298	—	—
1935	330:210$800	—	19:343$680	234:325$902	202:381$900	—
1936	985:881$400	—	19:402$640	241:075$600	779:916$900	—
1937	1.340.421$700	—	24:058$800	361:477$300	1 142:792$900	—
1938	1.173:293$200	—	5.838$500	558:950$100	1 309:946$300	—
1939	878:832$800	—	—	543:277$900	1.382:374$700	—
1940	1 057:099$600	1 256:616$400	—	476:874$500	1.328:724$100	1 784:407$500
1941	994:009$000	2 300:895$000	—	395:067$300	1.796:090$900	1.957:505$000
TOTAIS	6.759:748$500	3.557 511$400	68:641$620	2.818.485$200	8.122.230$700	3.742:002$500

Taxas de 2% e 0,7% ouro e imposto adicional de 10% desde o início da arrecadação até 31 de dezembro de 1941

PORTOS	ARRECADAÇÃO ATÉ 23 DE NOVEMBRO DE 1941				DE 24 NOV. — 1933 A 31 AGOSTO — 1934		DE 1-SET. 1634 A 31 - DEZ. 1941	TOTAL EM PAPEL (A+B+C+D+E)
	TAXA DE 2% OURO		TAXA DE 0,7% OURO		TAXA DE 2% OURO ARREC. EM PAPEL C	TAXA DE 0,7% OURO ARREC. EM PAPEL D	IMPOSTO ADICIONAL DE 10% E	
	Ouro	Converção papel A	Ouro	Conversão papel B				
Manaus	—	—	—	—	—	—	2.144:663$123	2.144:663$123
Belem	8.033:316$367	21.639:216$656	—	—	623:457$200	—	7.060:721$100	29.353:400$356
São Luiz	1.727:631$257	4.667:566$787	—	—	186:234$300	—	1.678:951$670	6.826:695$757
Tutóia	212:995$155	835:039$363	—	—	62:147$899	—	649:772$129	1.647:259$361
Luiz Correia	1:168$600	8:488$710	—	—	1:060$060	—	17:585$900	27:134$610
Fortaleza	2.426:813$449	7.626:929$060	—	—	556:464$312	—	5.561:349$610	13.684:743$282
Natal	459:664$362	1.896:773$892	—	—	184:377$560	—	1.460:731$666	3.641:882$992
Cabedelo	1.102:574$876	4.267:922$379	—	—	419:538$966	—	3.212:002$606	7.896:463$879
Recife	19.735:175$521	64.598:332$293	—	—	3.197:549$100	—	29.834:699$060	67.630:680$393
Maceió	2.162:212$578	7.121:849$487	—	—	236:706$580	—	1.884:303$100	9.242:856$167
Aracajú	450:633$817	1.734:480$775	—	—	12:635$800	—	348:440$600	2.095:557$175
Baía	14.216:549$076	42.353:015$460	—	—	1.436:976$960	—	12.788:070$800	56.572:063$160
Vitória	1.038:058$702	3.363:683$168	—	—	81:766$200	—	577:676$900	4 028:426$298
Rio de Janeiro	163.365:963$036	532.067:475$555	—	—	32.265:573$640	—	256.952:288$482	821.315:337$677
Niterói	1.563:033$831	8.876:349$660	—	—	813:220$600	—	2.747:973$960	12.437:541$460
Angra do Reis	—	—	—	—	—	—	798:213$575	798:213$575
Santos	4.623:086$160	34.732:148$707	—	—	29.468:714$660	—	303.015:401$100	367.216:264$407
Paranaguá	2.826:753$084	8.467:210$600	—	—	210:576$369	—	2.659:381$360	11.337:171$269
Antonina	55:796$924	283:349$339	—	—	46:959$398	—	1.270:256$660	1.600:565$330
São Francisco	1.340:040$481	5.156:872$081	160:745$341	872:471$256	161:154$600	116:816$300	2.047:322$260	8.387:639$440
Itajaí	113:077$291	490:220$708	27:556$650	145:047$169	45:453$544	15:693$056	669:618$260	1.396:332$677
Florianópolis	941:427$783	3.301:688$660	188:662$233	960:175$725	152:856$700	53:355$160	1.636:233$400	6.013:809$225
Rio G. — P. Alegre, Pelotas.	24.721:470$054	81.360:054$546	3.368:565$661	16 761:086$863	2.313:691$660	861:781$600	33.228:357$624	135.527:977$633
Corumbá	661:014$865	2.457:209$540	—	—	49:578$660	—	558:407$660	3.065:195$140
TOTAIS GERAIS	252.381:453$211	837.644:119$465	3.775:526$885	18.678:784$016	73.544:496$742	1.050:652$356	672.802:427$813	1.603.720:780$422

OBSERVAÇÕES. — A partir de 21-11-33 as taxas de 2 % e 0,7 % passaram a ser arrecadadas em pàpel, à razão de 1$0 ouro para 8$6 papel (dec. n. 23.451, de 21-11-33); e a partir de 1-9-34 foram substituidas essas taxas pelo imposto adicional de 10 % (dec. n. 24.577, de 4-7-34). Para alguns portos, onde não foram obtidas diretamente as taxas de conversão, esta foi feita pelas taxas cambiais do Rio de Janeiro, obtendo-se assim resultados aproximados. A Alfândega do Rio de Janeiro englobou a arrecadação de 1941 relativa aos portos do Rio de Janeiro e Niterói num só total que teve assim de ser computado no porto do Rio de Janeiro. Faltando dados sobre o porto de Antonina, figura somente o total até 1940 relativo a esse porto: o mesmo se dá com relação ao porto de Belem, devido à recusa sistemática de fornecimento dos dados por parte do S.N.A.P.P.

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO DECÊNIO 1932-41

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONS.		EXPORTAÇÃO EM TONS.		MOVIMENTO GERAL
		Longo curso	Cabotagem	Longo curso	Cabotagem	TONS.
MANAUS	1932	4.654	82.247	28.458	18.172	133.531
	1933	8.762	91.334	31.028	21.563	152.687
	1934	10.338	107.133	37.975	25.749	181.195
	1935	6.206	99.670	35.299	25.465	166.640
	1936	8.192	109.630	36.796	28.664	183.282
	1937	10.630	117.821	31.270	33.461	193.182
	1938	7.716	135.573	39.453	32.037	214.779
	1939	6.896	129.222	32.535	34.885	203.538
	1940	3.287	131.230	31.930	37.611	204.058
	1941	2.579	138.220	21.333	40.116	202.248
	TOTAIS	69.260	1.141.080	326.077	297.723	1.835.140
BELEM	1932	43.922	132.230	44 226	99.668	320.046
	1933	39.002	170.668	44.815	104.035	358.520
	1934	50.660	195.335	52.816	98.288	397.099
	1935	56.305	227.460	81.116	108.485	473.366
	1936	62.180	216.805	81.912	111.084	471.981
	1937	57.053	226.295	79.537	136.843	499.728
	1938	87.410	238.917	108.885	141.053	576.265
	1939	109.836	251.239	122.203	147.374	630.652
	1940	85.340	253.278	77.795	137.562	553.975
	1941	—	—	—	—	—
	TOTAIS	—	—	—	—	—
S. LUIZ	1932	5.015	13.754	8.241	33.035	60.045
	1933	8.027	13.282	6.609	17.292	45.210
	1934	6.582	15.072	8.408	19.189	49.251
	1935	7.700	56.991	16.593	21.158	102.442
	1936	9.382	72.987	26.280	14.857	123.506
	1937	9.183	69.943	20.556	19.073	118.755
	1938	5.973	80.380	23.206	31.991	141.550
	1939	4.873	69.423	42.218	20.212	136.726
	1940	2.034	67.325	30.041	13.811	113.211
	1941	3.778	72.659	25.643	17.553	119.633
	TOTAIS	62.547	531.816	207.795	208.171	10.10.329
TUTOIA	1932	1.760	7.583	9.510	6.397	25.250
	1933	2.558	7.631	7.520	2.582	20.291
	1934	3.642	5.136	14.394	3.159	26.331
	1935	3.004	9.475	19.201	7.479	39.159
	1936	4.420	13.274	23.685	5.413	46.792
	1937	4.330	14.726	24.235	4.057	47.348
	1938	3.072	8.030	20.921	4.083	36.106
	1939	2.843	9.727	30.649	3.753	46.972
	1940	1.183	8.475	23.182	3.833	36.673
	1941	956	19.281	29.041	4.652	53.930
	TOTAIS	27.768	103.338	202.338	45.408	378.852

II. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONS.		EXPORTAÇÃO EM TONS.		MOVIMENTO GERAL TONS.
		Longo curso	Cabotagem	Longo curso	Cabotagem	
	1932	—	623	—	2.503	3.126
	1933	299	4.065	976	3.374	8.714
	1934	19	3.318	101	2.623	6.061
	1935	435	1.509	961	1.910	4.815
LUÍS CORREIA..........	1936	—	395	937	1.504	2.836
	1937	238	179	1.046	1.732	3.195
	1938	—	—	—	2.008	2.008
	1939	—	—	—	1.437	1.437
	1940	—	—	—	1.397	1.397
	1941	—	—	—	1.312	1.312
	TOTAIS.....	991	10.089	4.021	19.800	34.901
	1932	—	—	—	—	—
	1933	—	13.383	3.091	1.899	18.373
	1934	—	5.208	18.095	5.457	28.760
	1935	—	6.238	18.708	6.751	31.697
CAMOCIM..............	1936	—	7.208	12.475	9.051	28.734
	1937	—	9.140	8.492	8.378	26.010
	1938	—	15.461	3.759	3.572	22.792
	1939	—	7.251	20.559	6.870	34.680
	1940	—	6.616	10.451	7.982	25.049
	1941	—	10.716	13.171	7.075	30.962
	TOTAIS.....	—	81.221	108.801	57.035	247.057
	1932	13.783	119.125	6.805	20.179	159.892
	1933	20.386	83.901	13.894	15.460	133.641
	1934	23.541	52.087	69.343	16.507	161.478
	1935	24.882	55.861	50.630	13.680	145.053
FORTALEZA............	1936	28.428	44.515	75.229	20.715	168.887
	1937	27.339	64.825	79.393	30.499	202.056
	1938	24.706	66.613	77.334	18.974	187.627
	1939	20.655	70.814	75.323	22.538	189.330
	1940	22.656	69.767	51.539	19.630	163.592
	1941	13.271	91.110	61.230	21.272	186.883
	TOTAIS.....	219.647	718.618	560.720	199.454	1.698.439
	1932	—	4.357	178	1.905	6.440
	1933	—	6.066	226	1.449	7.741
	1934	—	3.205	4.340	777	8.322
	1935	—	2.466	3.626	1.289	7.381
ARACATI...............	1936	—	3.580	659	2.114	6.353
	1937	—	2.176	725	2.363	5.264
	1938	—	1.682	1.697	5.000	8.379
	1939	—	1.239	606	6.428	8.273
	1940	—	1.913	50	5.753	7.716
	1941	—	2.890	91	6.698	9.679
	TOTAIS.....	—	29.574	12.198	33.776	75.548

III. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONS.		EXPORTAÇÃO EM TONS.		MOVIMENTO GERAL
		Longo curso	Cabo-tagem	Longo curso	Caob-tagem	TONS.
	1932	3.756	13.547	2.570	18.017	37.890
	1933	6.395	13.590	6.886	16.405	43.276
	1934	10.391	21.328	32.758	15.583	80.060
	1935	18.546	50.989	34.186	11.758	115.479
NATAL.................	1936	9.419	29.495	21.476	14.034	74.424
	1937	10.416	34.836	22.051	16.240	83.543
	1938	4.680	23.369	22.421	16.108	66.578
	1939	3.066	23.468	18.414	14.395	59.343
	1940	2.618	22.566	12.298	21.513	58.995
	1941	11.129	26.280	12.255	29.003	78.667
	TOTAIS.....	80.416	259.468	185.315	173.056	698.255
	1932	12.729	30.719	9.813	29.503	82.764
	1933	23.445	31.500	6.647	24.319	85.911
	1934	19.909	29.888	32.800	20.770	103.367
	1935	20.609	38.684	56.228	27.124	142.645
CABEDELO.............	1936	7.977	38.684	47.869	34.619	128.849
	1937	40.037	44.953	52.339	39.122	176.451
	1938	16.974	27.033	44.858	46.215	135.080
	1939	4.480	26.884	31.435	47.008	109.807
	1940	5.952	29.589	26.328	55.885	117.754
	1941	9.692	27.517	17.373	68.709	123.291
	TOTAIS.....	161.804	325.151	325.690	393.274	1.205.919
	1932	—	12.140	—	4.257	16.397
	1935	—	1.215	—	3.601	4.816
	1934	—	8.661	—	2.478	11.139
	1935	—	8.401	—	2.642	11.053
JOÃO PESSOA............	1936	—	6.127	—	2.618	8.745
	1937	—	4.331	—	2.221	6.552
	1938	—	5.118	—	3.741	8.859
	1939	—	5.318	—	5.093	10.411
	1940	—	7.252	—	8.589	15.841
	1941	—	6.742	—	7.697	14.439
	TOTAIS.....	—	65.315	—	42.937	108.252
	1932	263.475	114.599	45.938	273.574	697.586
	1933	272.479	126.613	40.990	265.680	705.762
	1934	372.377	139.387	59.766	307.041	878.571
	1935	300.573	167.486	121.886	282.887	872.832
	1936	300.800	176.693	145.985	298.136	921.614
	1937	316.189	197.422	74.826	279.064	867.501
RECIFE................	1938	413.802	156.715	97.437	345.964	914.918
	1939	351.957	172.713	121.110	431.831	1.077.611
	1940	348.129	187.187	92.014	436.729	1.064.059
	1941	367.562	264.436	79.646	459.775	1.171.419
	TOTAIS....	3.208.343	1.703.251	879.598	3.380.681	9.171.873

IV — (Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONS.		EXPORTAÇO EM TONS.		MOVIMENTO GERAL
		Longo curso	Ca-tagem	Longo curso	Cabo-tagem	TONS.
MACEIÓ	1932	5.828	34.189	8.124	98.700	146.841
	1933	5.660	38.607	10.049	83.768	138.084
	1934	5.463	38.357	19.150	80.897	143.867
	1935	8.797	44.153	32.673	86.928	172.551
	1936	5.658	41.199	22.645	69.576	139.078
	1937	5.472	50.423	13.294	65.292	135.481
	1938	3.380	53.535	28.837	80.155	165.907
	1939	3.198	41.657	35.936	129.239	210.030
	1940	1.672	36.509	38.862	103.719	180.762
	1941	3.067	27.059	15.917	105.698	151.741
	TOTAIS.....	49.195	405.688	225.487	903.972	1.584.342
ARACAJÚ	1932	1.294	15.270	—	35.344	51.908
	1933	1.303	20.604	—	34.659	56.556
	1934	1.586	13.349	—	40.025	54.960
	1935	1.811	17.207	258	66.063	85.339
	1936	1.948	19.784	1.467	66.491	89.690
	1937	1.101	17.351	2.036	50.603	71.091
	1938	1.042	17.841	1.386	54.839	75.108
	1939	925	20.586	452	49.483	71.446
	1940	525	22.705	87	68.823	92.140
	1941	394	24.537	—	69.599	94.530
	TOTAIS.....	11.929	189.234	5.686	535.929	742.778
BAÍA	1932	80.316	183.979	112.693	50.411	427.399
	1933	65.357	183.233	126.625	67.173	442.388
	1934	54.859	181.005	144.768	76.201	456.833
	1935	76.342	194.231	160.413	79.489	510.475
	1936	71.287	189.663	169.623	84.778	515.351
	1937	105.659	220.191	167.497	130.074	623.421
	1938	76.601	171.107	176.241	94.589	518.538
	1939	81.104	270.781	186.379	91.289	629.553
	1940	71.816	253.675	152.262	110.106	587.859
	1941	78.246	300.084	205.953	138.559	722.842
	TOTAIS.....	751.587	2.147.949	1.602.454	922.669	5.434.659
ILHÉUS	1932	—	25.314	23.587	43.095	91.996
	1933	—	24.475	14.085	41.341	79.901
	1934	—	25.492	18.575	47.646	91.713
	1935	—	30.875	29.469	48.224	108.568
	1936	—	37.276	50.831	25.723	113.830
	1937	—	41.448	42.866	28.038	112.352
	1938	84	36.704	43.928	39.798	120.514
	1939	77	42.414	32.295	52.376	127.162
	1940	129	33.807	29.815	52.151	115.902
	1941	734	36.460	29.647	57.119	123.960
	TOTAIS.....	1.024	334.265	315.098	435.511	1.085.898

V. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONS.		EXPORTAÇÃO EM TONS.		MOVIMENTO GERAL TONS.
		Longo curso	Cabotagem	Longo curso	Cabotagem	
VITÓRIA	1932	2.561	42.319	78.663	21.783	145.326
	1933	3.215	40.368	76.758	22.263	142.604
	1934	4.803	57.266	68.707	26.198	156.974
	1935	3.315	60.808	81.421	29.641	175.185
	1936	1.452	66.896	73.529	24.521	166.398
	1937	1.952	69.230	70.875	35.533	177.590
	1938	2.001	71.172	90.971	28.866	193.010
	1939	829	67.117	87.192	25.348	180.486
	1940	—	54.402	81.106	24.173	159.681
	1941	2.203	65.341	142.512	20.220	230.276
	TOTAIS	22.331	594.919	851.734	258.546	1.727.530
RIO DE JANEIRO	1932	1.118.966	490.815	389.283	363.633	2.362.697
	1933	1.181.184	504.061	340.905	318.538	2.344.688
	1934	1.120.377	613.331	255.833	305.817	2.295.358
	1935	1.368.315	640.596	409.613	344.150	2.762.674
	1936	1.472.832	618.618	499.884	315.257	2.907.591
	1937	1.534.939	705.809	772.811	342.226	3.355.785
	1938	1.662.749	889.123	924.061	355.784	3.831.717
	1939	1.429.172	1.012.774	999.248	409.353	3.850.547
	1940	2.140.323	1.436.803	777.664	518.819	4.873.609
	1941	2.101.676	1.475.830	1.109.117	631.368	5.317.991
	TOTAIS	15.131.533	8.387.760	6.478.419	3.904.945	33.902.657
NITERÓI	1932	—	3.658	8.319	954	12.931
	1933	—	4.661	4.943	1.088	10.692
	1934	—	6.028	2.151	2.738	10.917
	1935	—	8.381	2.766	579	11.726
	1936	—	6.106	831	673	7.610
	1937	—	5.148	30	489	5.667
	1938	—	5.187	—	943	6.130
	1939	—	4.144	—	233	4.377
	1940	—	5.017	—	189	5.206
	1941	—	2.584	—	79	2.663
	TOTAIS	—	50.914	19.040	7.965	77.919
ANGRA DOS REIS	1932	—	—	—	—	—
	1933	—	—	—	—	—
	1934	—	—	—	—	—
	1935	27.916	11.257	6.645	1.596	47.414
	1936	21.080	9.880	26.610	964	58.534
	1937	20.591	8.599	49.218	673	79.081
	1938	12.866	11.718	39.510	932	65.026
	1939	22.085	31.765	12.656	745	67.251
	1940	17.764	16.372	17.361	729	52.226
	1941	10.731	20.220	17.750	1.365	50.066
	TOTAIS	133.033	109.811	169.750	7.004	419.598

VI. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONS.		EXPORTAÇÃO EM TONS.		MOVIMENTO GERAL
		Longo curso	Cabotagem	Longo curso	Cabotagem	TONS.
ANTOS	1932	747.369	363.659	572.475	120.352	1.803.855
	1933	1.205.783	406.164	870.413	139.026	2.621.386
	1934	1.258.608	380.600	1.001.446	147.439	2.788.093
	1935	1.464.320	440.532	1.099.832	144.529	3.149.213
	1936	1.534.406	498.230	1.285.305	165.345	3.483.286
	1937	1.771.682	472.328	1.309.796	183.162	3.736.968
	1938	1.695.166	525.265	1.661.389	203.163	4.084.983
	1939	1.768.007	557.911	1.733.250	236.860	4.296.028
	1940	1.640.794	598.831	1.303.997	262.749	3.806.371
	1941	1.644.124	597.158	1.219.549	298.601	3.759.432
	TOTAIS.....	14.730.259	4.840.678	12.057.452	1.901.226	33.529.615
PARANAGUÁ	1932	4.211	14.140	18.700	23.556	60.607
	1933	9.752	19.470	20.540	25.193	74.955
	1934	8.229	19.720	29.841	30.083	87.873
	1935	9.888	18.692	34.628	29.139	92.347
	1936	17.801	29.093	52.309	34.254	133.457
	1937	31.313	34.972	85.660	50.915	202.860
	1938	10.286	35.128	110.342	37.998	193.754
	1939	9.280	36.709	123.085	35.187	204.261
	1940	4.616	47.777	116.138	45.370	213.901
	1941	13.885	50.285	142.325	67.101	273.596
	TOTAIS.....	119.261	305.986	733.568	378.795	1.537.611
ANTONINA	1932	—	—	—	—	—
	1933	—	—	—	—	—
	1934	—		—	—	—
	1935	—	—	—	—	—
	1936	17.590	44.637	61.044	46.127	169.398
	1937	—	—	—	—	—
	1938	—	—	—	—	—
	1939	34.127	45.808	36.702	66.797	183.434
	1940	31.150	38.396	45.659	80.435	195.640
	1941	—	—	—	—	—
	TOTAIS.....	—	—	—	—	—
S. FRANCISCO	1932	15.194	16.165	59.597	58.270	149.226
	1933	19.878	17.645	53.925	67.162	158.610
	1934	19.035	20.670	76.042	66.177	181.924
	1935	19.074	19.286	90.632	72.830	201.822
	1936	13.033	18.678	92.678	89.045	213.434
	1937	16.600	16.624	93.560	91.961	218.745
	1938	21.244	20.636	79.844	97.633	219.347
	1939	29.264	25.375	134.766	69.994	259.399
	1940	13.847	21.294	75.745	67.689	178.575
	1941	14.945	25.655	129.562	88.427	258.589
	TOTAIS.....	182.114	202.028	886.351	769.188	2.039.681

VII. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONS.		EXPORTAÇÃO EM TONS.		MOVIMENTO GERAL
		Longo curso	Cabotagem	Longo curso	Cabotagem	TONS.
	1932	1.576	14.228	291	31.696	47.791
	1933	2.430	17.499	393	43.766	64.088
	1934	1.466	19.915	515	40.440	62.336
	1935	3.141	17.735	196	45.644	66.716
ITAJAÍ	1936	2.303	19.410	264	46.890	68.867
	1937	2.824	21.113	379	56.974	81.290
	1928	3.782	22.637	2.912	51.075	80.406
	1939	2.876	24.095	15.232	52.204	94.407
	1940	1.159	24.252	1.052	56.117	82.580
	1941	696	29.232	4.195	66.796	100.919
	TOTAIS.....	22.253	210.116	25.429	491.602	749.400
	1932	2.842	17.732	1.553	11.298	33.425
	1933	5.105	18.098	1.787	12.466	37.447
	1934	5.556	16.200	1.637	12.735	36.128
	1935	9.094	17.691	1.397	11.961	40.143
FLORIANÓPOLIS	1936	7.890	19.878	1.444	13.245	42.457
	1937	6.387	22.726	692	14.206	44.011
	1938	5.634	25.964	451	11.819	43.868
	1939	2.837	23.223	909	10.934	37.903
	1940	1.543	24.455	440	10.244	36.682
	1941	255	28.098	392	13.822	42.567
	TOTAIS.....	47.143	214.056	10.702	122.730	394.631
	1932	—	—	—	—	—
	1933	—	—	—	—	—
	1934	—	—	—	—	—
	1935	—	—	—	—	—
IMBITUBA	1936	—	—	—	—	—
	1937	—	4.051	—	91.684	95.735
	1938	—	4.626	—	112.834	117.460
	1939	71	5.816	—	111.404	117.291
	1940	—	8.358	—	119.704	128.062
	1941	—	6.787	187	111.361	118.335
	TOTAIS.....	71	29.638	187	546.987	576.883
	1932	—	8.885	43	22.529	31.457
	1933	—	8.716	134	12.475	21.325
	1934	—	7.986	86	17.657	25.729
	1935	—	8.765	746	12.509	22.020
LAGUNA	1936	—	9.953	3.104	18.354	31.411
	1937	—	9.785	176	17.357	27.318
	1938	—	10.079	24	15.554	25.657
	1939	97	9.794	23	24.767	24.681
	1940	433	9.733	905	38.511	49.583
	1941	—	12.702	16.078	135.478	164.258
	TOTAIS.....	530	96.398	21.319	315.191	433.438

VIII. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONS.		EXPORTAÇÃO EM TONS.		MOVIMENTO GERAL
		Longo curso	Cabotagem	Longo curso	Cabotagem	TONS.
RIO GRANDE (Portos Novos e Antigos)	1932	61.551	86.492	36.416	97.061	281.520
	1933	62.141	98.183	23.572	117.948	301.844
	1934	68.133	129.128	26.141	115.261	338.663
	1935	56.545	186.467	47.990	123.310	414.312
	1936	49.145	140.116	56.344	115.932	361.537
	1937	111.360	148.664	76.984	133.544	470.552
	1938	128.986	168.629	75.739	131.921	505.275
	1939	99.596	170.523	79.029	148.271	497.419
	1940	58.288	200.770	84.036	133.410	476.504
	1941	46.066	221.265	75.170	128.769	471.270
	TOTAIS.....	741.811	1.550.237	581.421	1.245.427	4.118.896
PORTO ALEGRE	1932	—	—	—	—	—
	1933	—	—	—	—	—
	1934	—	—	—	—	—
	1935	—	—	—	—	—
	1936	100.152	630.872	75.197	425.614	1.231.835
	1937	128.374	672.114	53.780	449.048	1.303.316
	1938	135.663	895.859	78.303	479.333	1.589.158
	1939	98.379	1.018.529	90.445	573.067	1.780.420
	1940	110.542	957.640	52.739	614.804	1.735.725
	1941	121.419	925.427	45.948	552.958	1.645.752
	TOTAIS.....	694.529	5.100.441	396.412	3.094.824	9.286.206
PELOTAS	1932	—	—	—	—	—
	1933	—	—	—	—	—
	1934	—	—	—	—	—
	1935	—	—	—	—	—
	1936	—	—	—	—	—
	1937	—	—	—	—	—
	1938	2.164	66.616	10.315	99.865	178.960
	1939	17.777	77.719	11.829	128.723	236.048
	1940	19.208	196.139	4.033	130.077	349.457
	1941	18.139	229.757	917	114.528	363.341
	TOTAIS.....	57.288	570.231	27.094	473.193	1.27.806
CORUMBÁ	1932	—	—	—	—	—
	1933	—	—	—	—	—
	1934	4.476	4.975	2.222	304	11.977
	1935	3.189	4.875	2.205	3.717	13.986
	1936	3.527	4.565	1.800	4.837	14.729
	1937	3.222	5.098	1.878	1.247	11.445
	1938	2.794	4.161	1.388	1.423	9.766
	1939	7.477	4.179	874	5.741	18.271
	1940	3.149	4.273	2.105	2.447	11.974
	1941	3.626	6.686	14.033	1.853	26.198
	TOTAIS.....	31.460	38.812	26.505	21.569	118.346

MOVIMENTO DE ENTRADAS DE NAVIOS NO DECÊNIO 1932-41

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	Tons. de reg	N.	Tons. de reg.	N.	Tons. de reg.
MANAUS	1932	29	127.772	841	275.999	870	403.771
	1933	50	195.059	736	288.818	786	483.877
	1934	41	185.742	977	268.261	1.018	454.003
	1935	47	161.106	907	264.612	954	425.718
	1936	58	193.952	749	270.503	807	464.455
	1937	40	155.536	784	249.966	824	405.502
	1938	38	172.586	818	248.621	856	421.207
	1939	31	115.446	758	250.929	789	366.375
	1940	23	58.037	874	307.215	897	365.252
	1941	19	5.303	875	280.056	894	285.359
	TOTAIS...	376	1.370.539	8.319	2.704.980	8.695	4.075.519
BELEM	1932	148	411.153	1.307	722.036	1.455	1.133.189
	1933	168	447.406	1.096	752.048	1.264	1.199.454
	1934	202	558.128	782	617.624	984	1.175.752
	1935	240	622.272	984	640.052	1.224	1.262.324
	1936	253	629.562	904	600.189	1.157	1.229.751
	1937	241	610.978	819	545.890	1.060	1.156.868
	1938	268	748.323	743	508.230	1.011	1.256.553
	1939	253	672.406	905	550.519	1.158	1.222.925
	1940	205	467.047	804	572.340	1.009	1.039.387
	1941	177	304.372	736	549.360	913	853.732
	TOTAIS...	2.155	5.471.647	9.080	6.058.288	11.235	11.529.935
S. LUÍS	1932	41	98.931	261	587.652	302	686.583
	1933	48	115.844	282	629.385	330	745.229
	1934	56	143.150	258	555.607	314	698.757
	1935	75	207.294	488	605.374	563	812.668
	1936	119	311.245	485	655.545	604	966.790
	1937	83	210.914	601	656.830	684	867.744
	1938	106	304.069	737	642.386	843	946.455
	1939	111	274.536	578	710.580	689	985.116
	1940	77	157.076	604	769.868	681	926.944
	1941	46	71.941	623	612.884	669	684.825
	TOTAIS..	762	1.895.000	4.917	6.426.111	5.679	8.321.111
TUTÓIA	1932	31	71.728	86	82.863	117	154.591
	1933	24	56.785	73	79.061	97	135.846
	1934	37	91.599	65	76.272	102	167.871
	1935	55	149.791	67	80.867	122	230.658
	1936	61	137.785	90	115.733	151	253.518
	1937	60	139.186	129	119.464	189	258.650
	1938	69	179.845	260	144.898	329	324.743
	1939	73	188.531	256	140.778	329	329.309
	1940	63	110.856	246	129.592	309	240.448
	1941	43	48.218	254	106.946	297	155.164
	TOTAIS...	516	1.174.324	1.526	1.076.474	2.042	2.250.798

II. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	Tons. de reg.	N.	Tons. de reg.	N.	Tons. de reg.
LUÍS CORREIA	1932	—	—	42	6.722	42	6.722
	1933	3	8.810	43	26.931	46	35.741
	1934	1	2.962	36	30.723	39	33.705
	1935	3	6.333	84	12.991	67	21.324
	1936	1	3.266	121	7.317	122	10.583
	1937	2	6.338	121	3.469	123	0.807
	1938	—	—	91	1.676	91	1.678
	1939	—	—	54	1.222	54	1.222
	1940	—	—	45	1.056	45	1.056
	1941	—	—	51	1.490	51	1.490
	TOTAIS...	10	29.729	690	93.599	700	123.328
CAMOCIM	1932	—	—	—	—	—	—
	1933	2	5.761	78	46.649	60	52.430
	1934	19	49.735	127	41.110	146	90.645
	1935	33	90.974	29	26.371	62	117.345
	1936	35	88.480	122	50.702	157	139.182
	1937	18	45.040	84	38.249	102	83.289
	1938	39	112.464	71	25.528	110	136.012
	1939	30	86.745	90	35.990	120	122.735
	1940	23	51.146	112	26.052	135	77.198
	1941	19	23.936	195	29.203	214	53.141
	TOTAIS...	218	554.323	908	319.854	1.126	874.177
FORTALEZA	1932	32	214.746	438	718.324	470	933.070
	1933	87	241.510	473	776.162	560	1.017.692
	1934	114	319.428	498	764.146	612	1.083.574
	1935	95	260.706	456	648.762	551	1.109.488
	1936	185	476.721	471	784.433	656	1.261.154
	1937	143	384.824	502	806.365	645	1.101.169
	1938	146	418.310	491	739.803	637	1.158.113
	1939	154	411.427	536	770.551	690	1.181.976
	1940	129	261.693	561	861.075	690	1.122.968
	1941	97	170.468	607	884.519	704	1.054.967
	TOTAIS...	1.182	3.160.033	5.033	7.954.160	6.215	11.114.213
ARACATÍ	1932	—	—	—	—	—	—
	1933	—	—	03	69.359	93	69.359
	1934	6	15.440	63	49.076	60	64.518
	1935	4	11.800	44	31.119	46	42.019
	1936	—	—	76	74.073	76	74.073
	1937	1	3.064	56	55.810	57	58.874
	1938	3	9.491	37	50.458	40	59.940
	1939	—	—	42	45.296	42	45.296
	1940	—	—	59	75.980	59	75.980
	1941	—	—	76	80.015	73	80.015
	TOTAIS...	14	39.795	548	531.188	557	570.083

III. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	Tons. de reg.	N.	Tons. de reg	N.	Tons. de reg.
NATAL	1932	81	72.455	239	500.466	320	572.921
	1933	97	130.551	271	550.133	368	680.684
	1934	63	279.978	286	958.016	340	1.237.994
	1935	79	369.809	260	977.816	339	1.347.625
	1936	96	329.765	416	1.119.911	512	1.449.676
	1937	102	368.880	488	1.121.726	590	1.490.606
	1938	83	315.514	427	1.071.421	510	1.386.935
	1939	56	212.220	447	1.141.078	503	1.353.298
	1940	27	102.246	473	1.242.777	500	1.345.023
	1941	22	58.814	383	1.049.975	405	1.108.789
	TOTAIS...	706	2.240.232	3.690	9.733.319	4.396	11.973.551
CABEDELO	1932	65	157.395	318	557.615	383	715.010
	1933	66	164.632	351	645.221	417	809.853
	1934	78	212.892	332	586.129	410	799.021
	1935	132	356.592	309	578.368	441	934.960
	1936	148	384.718	380	644.924	528	1.029.642
	1937	127	339.743	375	599.922	502	939.665
	1938	114	293.943	365	548.925	479	842.868
	1939	101	267.726	377	628.144	478	895.870
	1040	73	184.260	382	675.153	455	859.413
	1941	60	151.399	354	498.922	414	650.321
	TOTAIS...	964	2.513.300	3.543	5.963.323	4.507	8.476.623
JOÃO PESSOA	1932	—	—	345	10.596	345	10.596
	1933	—	—	345	12.675	345	12.675
	1934	—	—	351	11.195	351	11.195
	1935	—	—	348	10.918	348	10.918
	1936	—	—	287	10.191	287	10.191
	1937	—	—	152	5.848	152	5.848
	1938	—	—	130	7.086	130	7.086
	1939	—	—	173	9.320	173	9.320
	1940	—	—	217	11.539	217	11.539
	1941	—	—	217	8.965	217	8.955
	TOTAIS...	—	—	2.565	98.333	2.565	98.333
RECIFE	1932	323	1,214,866	1,021	1,495,093	1,344	2,709,959
	1933	359	1,694,938	1,117	1,698,732	1,475	3,393,670
	1934	427	2,007,321	1,081	1,654,160	1,508	3,661,481
	1935	558	2,589,158	1,009	1,329,060	1,567	3,918,218
	1936	572	2,491,346	1,184	1,558,247	1,756	4,049,593
	1937	527	2,495,231	1,019	1,468,347	1,546	3,963,578
	1938	539	2,567,042	1,114	1,443,220	1,653	4,010,262
	1939	521	2,511,295	1,319	1,518,121	1,840	4,029,416
	1940	449	1,394,540	1,316	1,611,307	1,765	3,005,947
	1941	404	1,087,816	1,331	1,519,816	1,731	2,607,569
	TOTAIS...	4,679	20,053,653	11,511	15,296,040	16,186	35,349,693

IV. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	Tons. de reg.	N.	Tons. de reg.	N.	Tons. de reg.
MACEIÓ	1932	57	146.351	1.535	914.275	1.592	1.060.626
	1933	57	156.162	1.460	991.292	1.517	1.147.454
	1934	64	177.977	1.380	1.026.619	1.444	1.204.596
	1935	95	273.645	1.443	1.099.083	1.538	1.372.720
	1936	96	252.200	737	1.171.928	833	1.424.128
	1937	106	283.456	743	1.074.796	849	1.358.252
	1936	113	315.207	752	1.067.696	865	1.383.193
	1939	113	299.143	730	1.110.325	843	1.409.468
	1940	64	216.599	717	1.181.573	601	1.396.172
	1941	49	134.786	550	963.696	599	1.098.484
	TOTAIS...	634	2.255.527	10.047	10.601.465	10.681	12.857.012
ARACAJÚ	1932	6	7.666	323	94.101	329	101.769
	1933	5	6.047	340	119.912	345	125.959
	1934	4	4.438	336	120.198	342	124.636
	1935	4	4.900	336	112.314	342	117.214
	1936	4	3.904	368	108.245	372	112.151
	1937	4	3.517	391	120.235	395	123.752
	1936	—	—	361	110.164	361	110.164
	1939	1	1.084	387	108.617	388	109.901
	1940	—	—	418	102.635	416	102.635
	1941	—	—	437	94.395	437	94.395
	TOTAIS...	26	31.558	3.721	1.091.018	3.749	1.122.576
BAÍA	1932	471	2.047.768	694	1.712.586	1.365	3.760.354
	1933	476	2.297.099	906	1.753.973	1.384	4.041.072
	1934	509	2.415.055	891	1.616.506	1.400	4.031.561
	1935	569	2.437.619	762	1.230.058	1.331	3.667.677
	1936	579	2.537.156	1.305	1.530.362	1.884	4.067.536
	1937	534	2.604.516	1.505	1.524.041	2.139	4.126.559
	1936	564	2.716.796	1.542	1.464.702	2.106	4.183.500
	1939	526	2.571.253	1.638	1.441.664	2.164	4.013.117
	1940	328	1.114.325	1.724	1.496.589	2.052	2.610.914
	1941	246	727.842	4.056	1.534.457	4.316	2.262.299
	TOTAIS..	4.804	21.471.433	15.337	15.305.158	20.141	36.776.591
ILHÉUS	1932	11	15.549	476	147.002	489	162.551
	1933	6	6.967	400	147.623	406	156.790
	1934	6	6.050	414	142.907	420	148.957
	1935	22	21.201	479	96.433	501	117.634
	1936	25	26.850	530	163.930	55	190.780
	1937	19	22.087	519	185.377	536	207.464
	1936	26	34.549	556	189.097	584	223.646
	1939	25	31.275	551	176.494	576	209.769
	1940	20	23.491	492	160.504	512	183.995
	1941	20	22.054	523	162.334	543	184.388
	TOTAIS...	162	212.073	4.944	1.573.901	5.126	1.785.974

V. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	Tons. de reg.	N.	Tons. de reg.	N.	Tons. de reg.
VITÓRIA	1932	179	537.348	600	1.099.891	779	1.637.239
	1933	181	569.742	520	906.780	701	1.476.522
	1934	181	560.709	487	896.817	668	1.457.526
	1935	273	854.280	1.127	676.357	1.400	1.530.637
	1936	271	864.883	1.333	824.759	1.600	1.689.642
	1937	250	784.027	1.271	816.278	1.521	1.600.305
	1938	297	938.432	1.272	852.556	1.569	1.790.988
	1939	233	757.705	1.131	754.138	1.364	1.511.843
	1940	101	312.813	988	688.018	1.089	1.000.831
	1941	77	231.999	980	552.013	1.057	784.012
	TOTAIS...	2.043	6.411.938	9.709	8.067.607	11.752	14.479.545
RIO DE JANEIRO	1932	1.557	7.994.001	1.886	2.223.779	3.443	10.217.780
	1933	1.641	8.158.482	1.963	2.261.039	3.604	10.419.521
	1934	1.704	8.157.170	1.902	2.304.270	3.606	10.461.440
	1935	1.731	8.449.661	1.477	1.906.575	3.208	10.356.235
	1936	1.804	8.771.120	2.013	2.127.960	3.817	10.899.080
	1937	1.974	9.435.094	2.030	2.010.251	4.004	11.445.345
	1938	1.967	9.535.242	2.222	2.125.059	4.189	11.660.301
	1939	1.843	8.609.121	2.321	2.204.206	4.164	10.813.327
	1940	1.289	5.029.109	2.422	2.431.922	3.711	7.461.031
	1941	1.055	3.658.390	2.531	2.228.308	3.586	5.886.698
	TOTAIS...	16.565	77.797.390	20.767	21.823.369	37.332	99.620.759
ANGRA DOS REIS	1932	—	—	—	—	—	—
	1933	—	—	—	—	—	—
	1934	—	—	—	—	—	—
	1935	69	198.950	107	37.087	176	236.037
	1936	117	354.559	101	37.950	218	392.509
	1937	132	400.936	111	61.278	243	462.214
	1938	139	335.059	140	96.465	279	431.524
	1939	—	—	—	—	—	—
	1940	60	155.326	146	106.706	206	262.032
	1941	40	112.744	106	74.790	146	187.534
	TOTAIS...	557	1.557.574	711	414.276	1.268	1.971.850
SANTOS	1932	1.096	5.747.957	1.036	1.471.324	2.132	7.219.281
	1933	1.582	8.256.166	1.379	1.890.770	2.961	10.146.936
	1934	1.595	8.280.138	1.274	1.854.495	2.869	10.134.634
	1935	2.134	8.691.605	1.302	1.536.732	3.436	10.228.337
	1936	1.840	9.164.916	1.462	1.717.957	3.302	10.882.873
	1937	1.930	9.368.370	1.476	1.651.372	3.406	11.019.742
	1938	2.079	9.771.826	1.592	1.751.764	3.671	11.523.590
	1939	1.886	8.712.162	1.642	1.871.339	3.528	10.583.501
	1940	1.334	5.720.594	1.684	2.261.401	3.018	7.981.995
	1941	1.033	3.920.736	1.601	1.834.160	2.634	5.754.896
	TOTAIS...	16.509	77.634.471	14.448	17.841.314	30.957	95.475.785

D. N. P. N. — 4ª DIVISÃO

RENDA BRUTA DAS TAXAS PORTUÁRIAS DOS PORTOS ORGANIZADOS

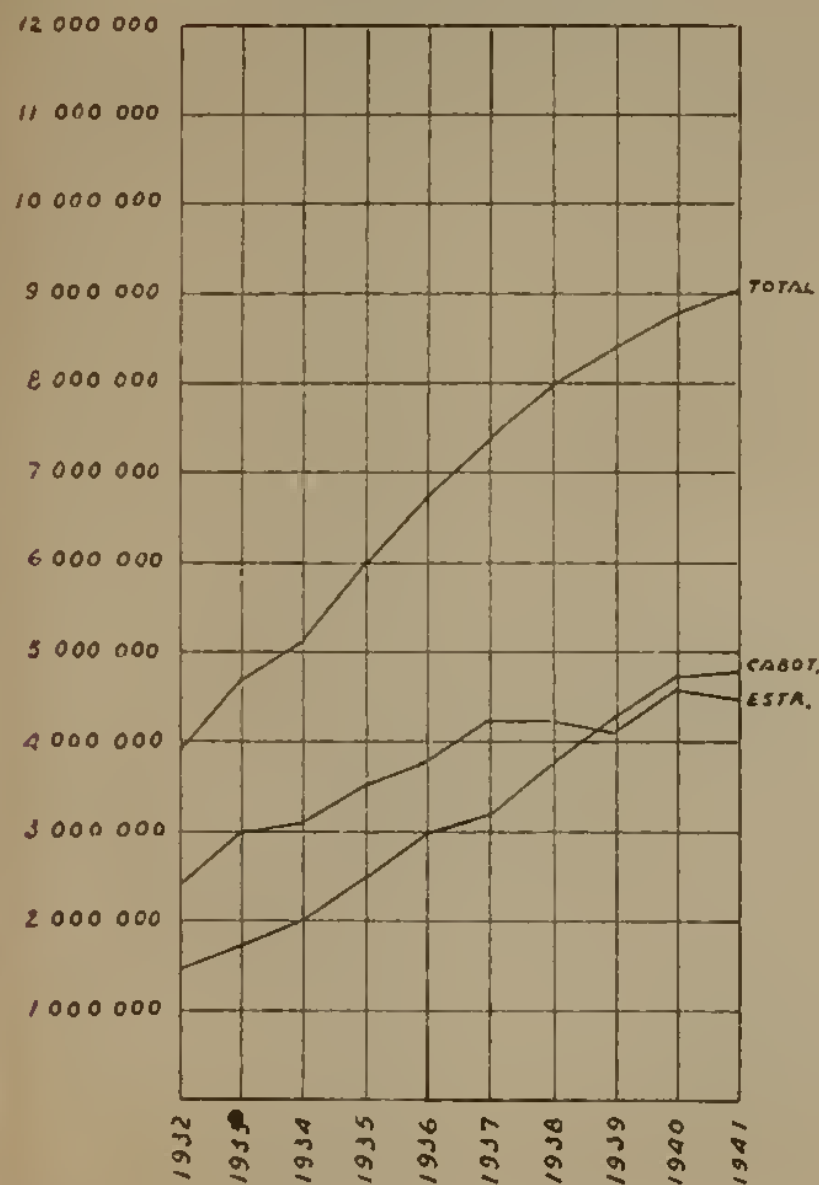
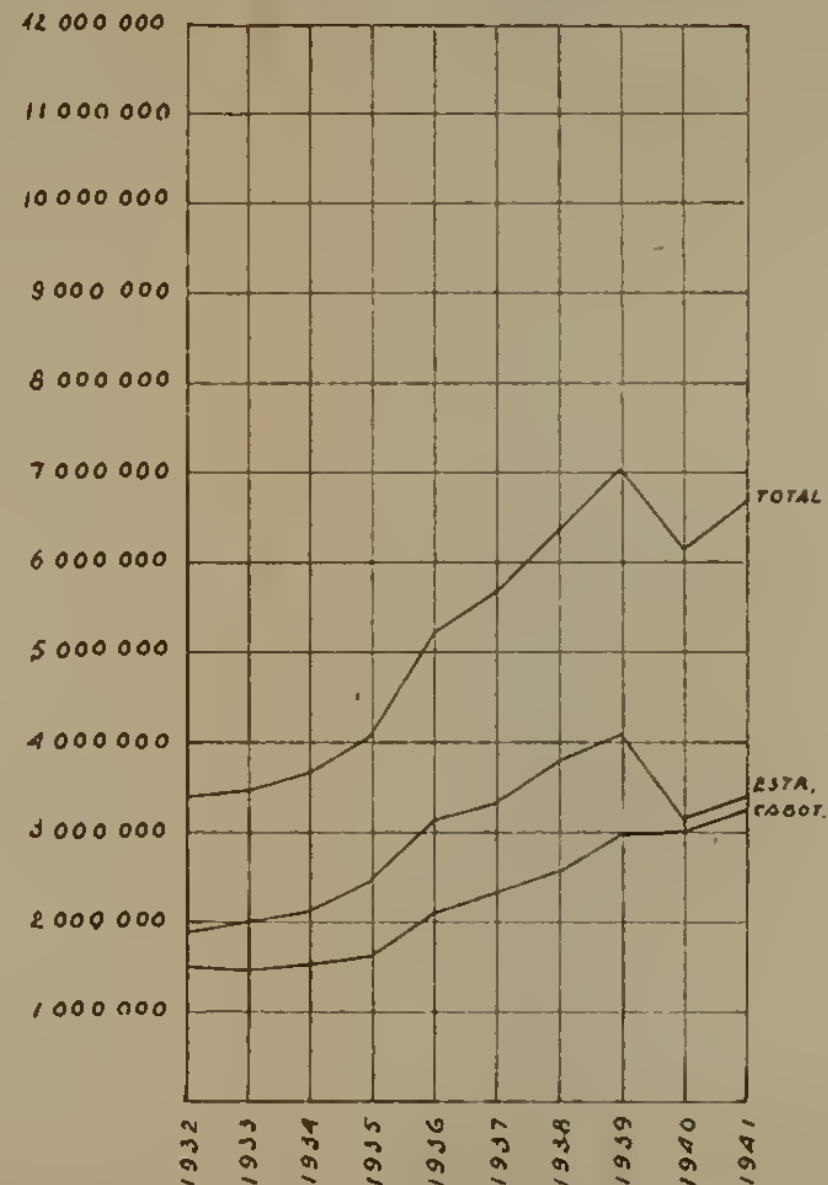
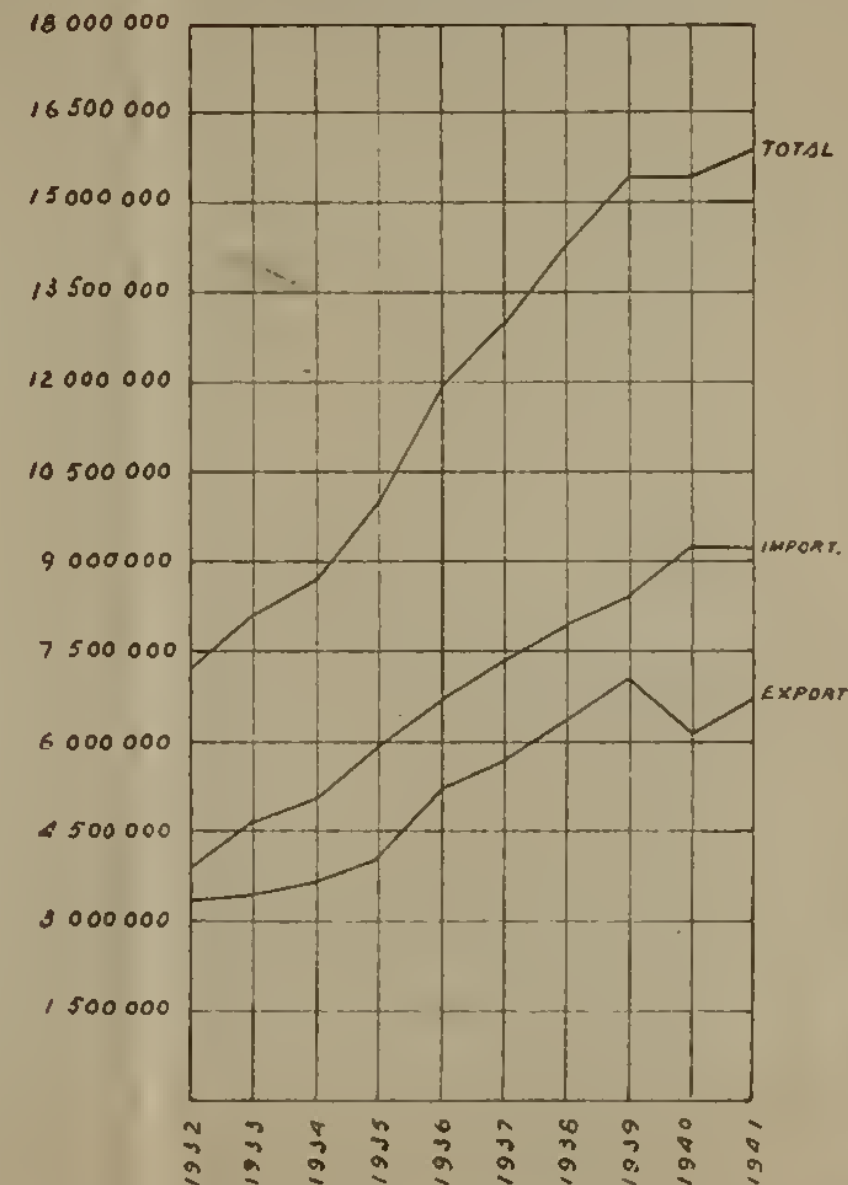
(Quadro 1º pag 204)

(Quadro 2º pag. 205)

IMPRENSA NACIONAL

(Quadro 2º pag 205)

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO BRASIL

DECENIO 1932—1941

VI. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	Tons. de reg.	N.	Tons. de reg.	N.	Tons. de reg.
PARANAGUÁ	1932	77	187.916	585	543.028	662	730.944
	1933	93	233.717	561	490.481	654	724.198
	1934	101	237.990	519	422.295	620	660.285
	1935	122	306.443	509	400.524	631	706.967
	1936	130	328.272	615	493.520	745	821.792
	1937	149	372.787	651	456.510	800	829.297
	1938	180	456.828	679	447.359	859	904.187
	1939	135	333.350	646	432.194	781	765.544
	1940	103	233.228	709	479.685	812	702.913
	1941	145	212.666	578	375.818	723	588.484
	TOTAIS...	1.235	2.903.197	6.052	4.531.414	7.287	7.434.611
ANTONINA	1932	—	—	—	—	—	—
	1933	—	—	—	—	—	—
	1934	—	—	—	—	—	—
	1935	—	—	—	—	—	—
	1936	—	—	—	—	—	—
	1937	—	—	—	—	—	—
	1938	—	—	—	—	—	—
	1939	42	65.935	468	302.410	510	368.345
	1940	42	52.329	528	320.906	570	373.235
	1941	—	—	—	—	—	—
	TOTAIS...	—	—	—	—	—	—
S. FRANCISCO	1932	110	437.348	693	345.032	803	782.380
	1933	132	476.522	732	360.805	864	837.327
	1934	134	529.137	644	281.973	778	811.110
	1935	162	539.415	365	174.679	527	714.094
	1936	154	519.310	513	235.668	667	754.978
	1937	152	499.053	782	270.051	934	769.104
	1938	119	297.724	804	251.260	923	548.984
	1939	107	238.823	976	289.903	1.083	828.729
	1940	75	162.172	789	216.877	864	379.046
	1941	138	122.768	777	87.275	980	242.399
	TOTAIS...	1.283	3.822.272	7.075	2.513.523	8.423	6.368.151
ITAJAÍ	1932	—	—	534	183.874	534	183.874
	1933	—	—	550	179.204	550	179.204
	1934	—	—	496	157.027	496	157.027
	1935	—	—	493	144.591	493	144.591
	1936	—	—	491	161.600	491	161.600
	1937	—	—	565	162.033	565	162.033
	1938	—	—	546	164.111	546	164.111
	1939	—	—	536	171.109	536	171.109
	1940	—	—	461	161.096	461	161.096
	1941	—	—	475	153.664	475	154.083
	TOTAIS...	—	—	5.145	1.638.728	5.147	1.638.728

VII. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONOO CURSO		CABOTAOEM		MOVIMENTO OERAL	
		N.	Tons de reg.	N.	Tons. de reg.	N.	Tons. de reg.
FLORIANÓPOLIS	1032	16	48.409	991	247.936	1.009	296.347
	1933	24	66.636	903	214.051	927	260.667
	1934	26	74.681	845	107.882	671	272.663
	1935	39	108.250	670	233.717	918	341.967
	1936	27	60.433	843	266.676	870	347.311
	1937	35	117.290	724	226.586	759	343.676
	1936	54	302.670	630	224.457	692	526.127
	1939	37	211.060	590	216.957	627	430.017
	1940	—	—	644	240.026	644	240.026
	1941	—	—	630	236.900	630	236.990
	TOTAIS...	260	1.009.529	7.667	2.306.484	7.947	3.316.013
IMBITUBA	1932	—	—	—	—	—	—
	1935	—	—	—	—	—	—
	1934	—	—	—	—	—	—
	1935	—	—	—	—	—	—
	1936	—	—	196	165.656	106	165.656
	1937	—	—	192	159.469	192	159.489
	1936	—	—	224	179.424	224	179.424
	1939	—	—	202	172.450	202	172.450
	1940	—	—	193	166.651	193	166.651
	1941	—	—	227	168.667	227	188.687
	TOTAIS...	—	—	1.234	1.034.557	1.234	1.034.557
LAOUNA	1932	—	—	163	24.163	167	24.163
	1933	—	—	143	16.316	143	16.316
	1934	—	—	166	19.995	166	19.995
	1935	—	—	167	19.684	167	19.684
	1936	—	—	150	23.911	150	23.911
	1937	—	—	160	25.456	160	25.456
	1936	—	—	144	24.364	144	24.364
	1939	—	—	150	30.539	150	30.539
	1940	2	568	172	57.907	174	36.907
	1941	44	17.762	299	83.760	343	101.760
	TOTAIS...	46	16.350	1.720	306.117	1.766	306.117
BIO ORANDE (PORTOS, NOVO E ANTIGO)	1932	244	1.975.361	633	1.266.662	1.077	3.244.223
	1933	302	1.249.962	924	1.367.260	1.226	2.617.242
	1934	323	1.406.973	636	1.312.396	1.161	2.719.369
	1935	401	1.590.708	912	1.261.490	1.313	2.652.196
	1936	376	1.446.431	1.212	1.373.924	1.566	2.622.355
	1937	362	1.469.659	1.608	1.503.338	2.190	2.972.997
	1938	397	1.537.609	2.026	1.598.992	2.425	3.136.601
	1939	371	1.264.013	2.406	1.639.452	2.777	2.903.465
	1940	307	753.225	2.164	1.740.294	2.491	2.493.517
	1941	295	366.906	1.930	1.362.456	2.225	1.769.369
	TOTAIS...	3.398	13.063.047	15.075	14.446.466	16.473	27.531.536

ORGANIZADOS
MOVIMENTO TOTAL
MARES DE TONELADAS
(Quadro 3º pag. 206)
RIO DE JANEIRO
PORTO ALÈGRE
PELOTAS
SANTOS
RECIFE
BAÍA
IMPRENSA NACIONAL

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS PRINCIPAIS PORTOS ORGANIZADOS
IMPORTAÇÃO
EXPORTAÇÃO
MOVIMENTO TOTAL
ESCALA
MILHARES DE TONELADAS
(Quadro 3ª pag. 206)
RIO DE JANEIRO
MANAUS
PARANAGUÁ
RIO GRANDE
BELEM
PORTO ALEGRE
PELOTAS
SANTOS
RECIFE
BAIA
IMPRENSA NACIONAL

(Quadro 4º, pag. 207)

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS
NOS PORTOS DO BRASIL

TOTAIS DO ANO DE 1941 EM TONELADAS

RIO DE JANEIRO
5 317 991 Tons

VITÓRIA = 230 476 Tons

BAÍA = 722 048 Tons

RECIFE = 1 071 419 Tons

FORTALEZA = 186 183 Tons

MANAUS = 202 258 Tons

OUTROS PORTOS = 217 377 Tons

PELOTAS = 363 348 Tons

PORTO ALEGRE
1 645 752 Tons

RIO GRANDE = 471 270 Tons

LAGUNA = 164 256 Tons

S. FRANCISCO = 250 589 Tons

PARANAGUÁ = 273 896 Tons

SANTOS
3 759 432 Tons

CLASSIFICADOS EM "OUTROS PORTOS"	
TUTÓIA	NITERÓI
LUIZ CORREIA	ANGRA DOS REIS
CAMOCIM	FLORIANOPOLIS
ARACATÍ	CORUMBÁ

VIII. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	Tons. de reg.	N.	Tons. de reg.	N.	Tons. de reg.
	1932	—	—	—	—	—	—
	1933	—	—	—	—	—	—
	1934	—	—	—	—	—	—
	1935	—	—	—	—	—	—
PORTO ALEGRE............	1936	76	145.850	10.534	1.136.788	10.610	1.282.638
	1937	75	138.875	11.434	1.153.990	11.509	1.292.865
	1938	90	165.841	14.613	1.282.542	14.703	1.448.383
	1939	90	139.046	15.106	1.348.102	15.196	1.487.248
	1940	66	56.830	14.049	1.314.227	14.115	1.371.057
	1941	80	53.519	12.797	1.094.227	12.877	1.147.746
	TOTAIS...	477	699.961	78.533	7.329.976	79.010	8.029.937
	1932	—	—	—	—	—	—
	1933	—	—	—	—	—	—
	1934	—	—	—	—	—	—
	1935	—	—	—	—	—	—
PELOTAS..................	1936	—	—	—	—	—	—
	1937	—	—	—	—	—	—
	1938	26	35.240	1.116	799.915	1.142	835.155
	1939	19	15.722	1.091	809.619	1.110	825.341
	1940	31	17.926	1.233	868.418	1.153	886.344
	1941	36	17.297	1.194	692.751	1.230	710.048
	TOTAIS...	112	86.185	4.523	3.170.703	4.635	3.256.888
	1932	—	—	—	—	—	—
	1933	—	—	—	—	—	—
	1934	20	11.050	324	52.657	344	63.707
	1935	42	23.593	389	42.043	431	65.636
CORUMBÁ................	1936	25	12.662	393	40.039	418	52.701
	1937	32	7.464	389	42.676	421	50.140
	1938	21	3.115	401	48.506	422	51.621
	1939	24	3.917	390	57.639	414	61.556
	1940	42	9.883	448	57.822	490	67.705
	1941	39	10.408	523	56.154	562	66.562
	TOTAIS...	245	82.092	3.257	397.536	3.502	479.628

MOVIMENTO TOTAL DE ENTRADAS DE NAVIOS NOS PORTOS BRASILEIROS DURANTE O DECÊNIO DE 1932 A 1941

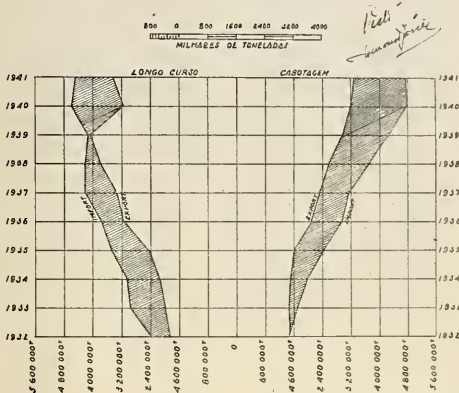
ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
	N.	Tons. de reg.	N.	Tons de reg	N.	Tons. de reg.
1932	4.576	21.514.722	15.453	15.233.221	20.029	36.747.943
1933	5.405	24.840.818	15.741	16.247.920	21.146	41.115.738
1934	5.711	25.727.864	15.378	16.018.358	21.089	41.746.222
1935	7.084	28.328.106	15.704	14.377.697	22.788	42.705.803
1936	7.095	29.628.208	28.400	17.796.339	35.495	47.424.547
1937	7.118	30.266.867	29.981	17.115.645	37.099	47.382.512
1938	7.338	31.234.888	32.808	17.856.600	40.146	49.091.488
1939	6.782	27.993.941	36.496	18.944.185	43.278	46.938.126
1940	4.953	16.615.639	35.583	20.309.213	40.536	36.924.852
1941	4.186	11.584.502	35.983	17.423.769	40.177	29.008.271
TOTAIS	60.248	247.735.555	261.527	171.344.644	321.783	419.080.199

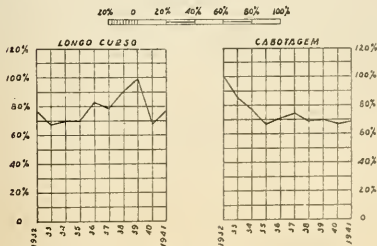
Portos: — Manaus, Belem, S. Luís, Tutóia, Luís Correia, Camocim, Fortaleza, Aracatí, Natal, Cabedelo, João Pessoa, Recife, Maceió, Aracajú, Baía, Ilhéus, Vitória, Rio de Janeiro, Angra dos Reis, Santos, Paranaguá, Antonina, S. Francisco, Itajaí, Florianópolis, Imbituba, Laguna, Rio Grande, Porto Alegre, Pelotas e Corumbá.

(Quadro 5º pag. 208)

RELAÇÕES DE COEXISTÊNCIA

DAS IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES NOS PORTOS DO BRASIL

DURANTE O DECÊNIO DE 1932—1941

Percentagens das exportações sobre as importações

(Quadro 6ª pág 209)

APROVEITAMENTO DE CAES NOS PORTOS ORGANIZADOS EM TONS. DE MERCADORIAS POR METRO CORRENTE

— ANO DE 1941 —

(1 PEQUENO CÍRCULO NEGRO = 10 TONELADAS)

IMPRENSA NACIONAL

MOVIMENTO TOTAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO BRASIL NO DECÊNIO DE 1932 A 1941

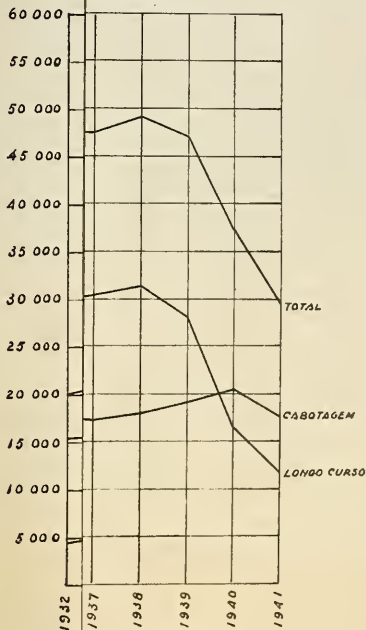
ANOS	IMPORTAÇÃO, EM TONS.			EXPORTAÇÃO, EM TONS.			MOVIMENTO TOTAL TONS.
	Longo curso	Cabotagem	Soma	Longo curso	Cabotagem	Soma	
1932	2.390.802	1.466.977	3.857.779	1.847.769	1.485.892	3.333.661	7.191.440
1933	2.943.141	1.796.811	4.649.952	1.965.023	1.464.525	3.429.548	8.070.599
1934	3.050.050	1.977.910	5.027.960	2.119.780	1.527.239	3.647.019	8.674.979
1935	3.489.607	2.439.318	5.028.925	2.446.791	1.618.568	4.965.359	9.994.284
1936	3.751.902	2.048.512	6.790.414	5.123.947	2.999.928	5.223.875	11.924.289
1937	4.217.891	3.136.092	7.353.893	3.312.321	2.326.465	5.638.786	12.992.679
1938	4.216.999	3.726.102	7.943.011	3.783.169	2.551.480	6.334.640	14.277.651
1939	4.111.784	4.258.218	8.370.002	4.075.354	2.963.839	7.039.193	15.409.195
1940	4.588.157	4.776.406	9.364.563	3.139.634	3.190.561	6.330.195	15.694.758
1941	4.468.915	4.745.018	9.214.191	3.429.035	3.267.563	6.696.598	15.910.789
TOTAIS	37.229.158	31.181.274	68.410.690	20.242.814	22.496.060	51.738.874	120.149.564

Portos: — Manaus, Belem, S. Luís, Tutóia, Luís Correia, Camocim, Fortaleza, Araçatí, Natal, Cabedelo, João Pessoa, Recife, Maceió, Aracajú, Baía, Ilhéus, Vitória, Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis, Santos, Paranaguá, Antonina, S. Francisco, Itajaí, Florianópolis, Imbituba, Laguna, Rio Grande, Porto Alegre, Pelotas e Corumbá. Não se acham incluidos os dados do ano de 1941 relativos ao porto de Belem, devido a serem sistematicamente recusados pelo S. N. A. P. P.

APROVEITAMENTO DOS CAIS EM TONELADAS POR METRO QUADRADO

Designações	Extensão do cais m	Movimento de mercadorias ton	Aproveitamento ton/m	Extensão do cais m	Movimento de mercadorias ton	Aproveitamento ton/m	Extensão do cais m	Movimento de mercadorias ton	Aproveitamento ton/m	Extensão do cais m	Movimento de mercadorias ton	Aproveitamento ton/m
ANOS	MANAUS			BELEM			RECIFE			BAÍA		
1932......	1035,19	133.531	129	1860,00	320.046	172	2010,19	697.586	347	1208,00	427.399	354
1033......	1035,10	152.687	147	1860,00	358.520	103	2010,10	705.762	351	1208,00	442.388	366
1034......	1035,19	181.195	175	1860,00	397.090	213	2136,50	878.571	411	1203,00	456 833	378
1035......	1035,10	166.640	161	1860,00	473.366	255	2270,18	872 832	384	1480,00	510.475	345
1936......	1035,10	183.282	177	1860,00	471.981	254	2270,18	021.614	406	1480,00	515.351	348
1937.'....	1035,19	193.182	187	1890,00	409.728	269	2270,18	867.501	382	1480,00	623.421	421
1038.....	1036,10	214.770	207	1860,00	576.265	310	2270,18	914 918	403	1480,00	518.538	350
1930	1035,10	203.538	107	1860,00	630.652	339	2270,18	1.017.611	475	1180,00	629.553	425
1940......	1035,10	204.058	107	1860,00	653.975	298	2270,18	1.064 050	469	1480,00	527.850	307
1941......	1035,19	202.248	105	1860,00	—	—	2270,18	1.171.419	516	1480,00	722 812	488
Totais..	—	1.836.140	1.772	—	—	—	—	0 171.419	4 144	—	5.434.659	3.872
Médias.	—	183.514	177	—	—	—	—	917.142	411	—	543.466	387
ANOS	ILHÉUS			RIO DE JANEIRO			SANTOS			RIO GRANDE (PORTO NOVO E PORTO ANTIGO)		
1932......	83,80	01.996	1.008	3298,00	2.362.697	717	5021,00	1.803.855	350	2355,40	281.620	120
1933......	83,80	79.901	053	3209,00	2.341.688	711	5021,00	2.621.386	522	2355,40	301.814	128
1934......	83,80	01.713	1.094	3298,00	2.295.358	696	5021,00	2.788.093	555	2355,40	338.663	144
1935......	83,80	108.568	1.296	4690,00	2.762.674	589	6021,00	3.119.213	627	2355,40	414.312	176
1936......	186,80	113.830	609	4690,00	2.007.591	620	5021,00	3.483.286	694	2355,40	361 537	153
1037......	454,00	112.352	247	4690,00	3.355.785	716	5021,00	3.736.968	744	2355,40	470.552	200
1938......	454,00	120.514	265	4630,00	3.831.717	817	5021,00	4.084.983	814	2355,40	505.275	215
1930......	454,00	127.162	280	4690,00	3.850.547	821	5021,00	4.296.028	850	2355,40	497.410	211
1040......	454,00	115.902	255	4700,00	4.875.609	1.017	5021,00	3.806.371	758	2355,40	476.504	202
1041......	454,00	123.960	273	4790,00	5.317.991	1.110	5021,00	3.759.432	749	2355,40	471.270	200
Totais..	—	1.085.898	6.370	—	33.002.657	7.814	—	33.529.615	6.678	—	4.118.896	1.749
Médias .	—	108.590	637	—	3.390.266	781	—	3.352.962	668	—	411.890	175

OBSERVAÇÃO — A recusa sistemática dos dados sobre movimento de mercadorias pelo S. N. A. P. P. não permitiu incluir o aproveitamento do cais de Belem em 1941

(Quadro 7º pag. 210)

MOVIMENTO GERAL DE NAVIOS NOS PORTOS DO BRASIL

DECENIO 1932 A 1941

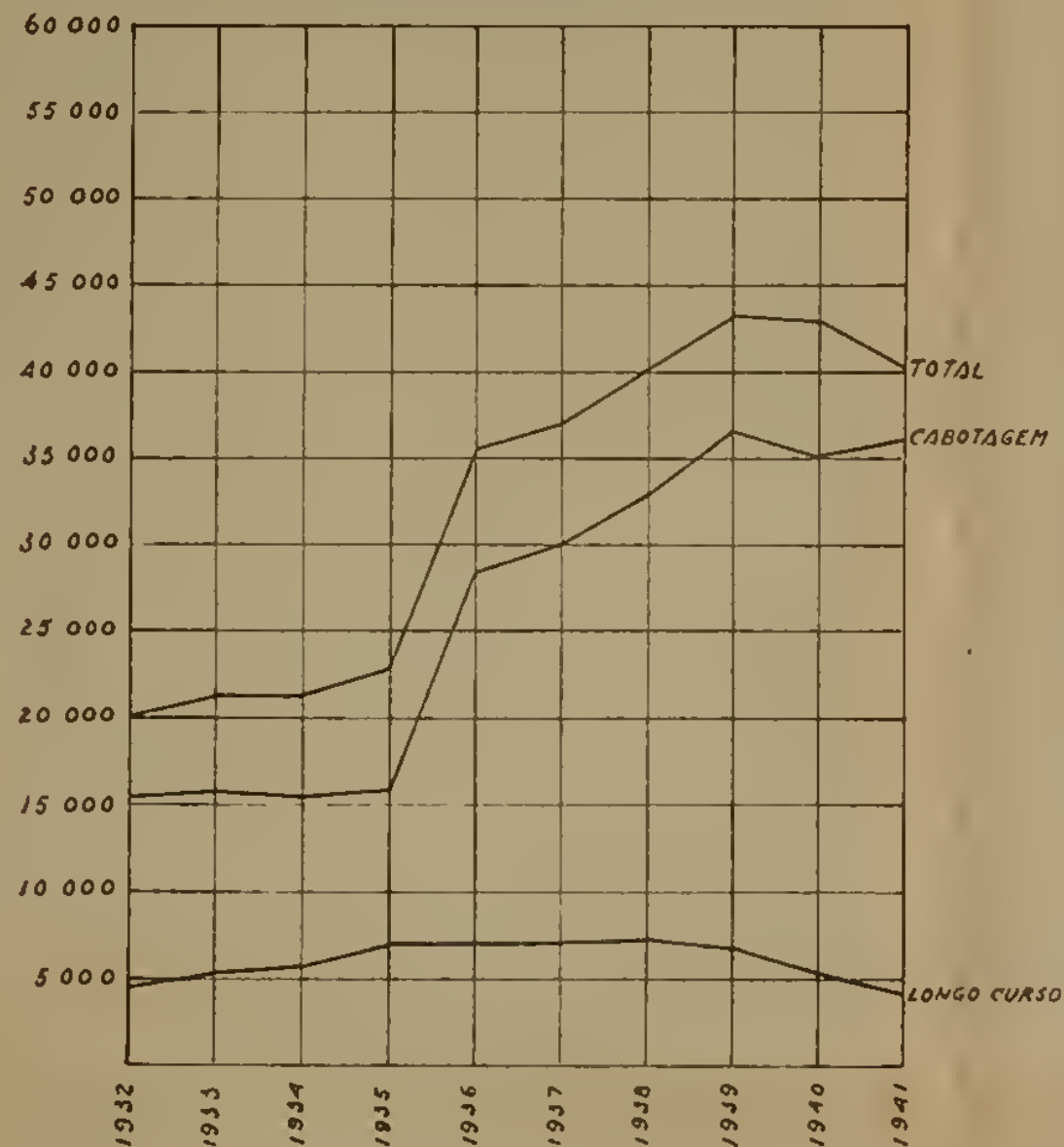
NUMERO

5 0 5 10 15 20 25

MILHARES DE NAVIOS

60 000
55 000
50 000
45 000
40 000
35 000
30 000
25 000
20 000
15 000
10 000
5 000

TOTAL
CABOTAGEM
LONGO CURSO

1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938 1939 1940 1941

TONELAGEM

5 0 5 10 15 20 25

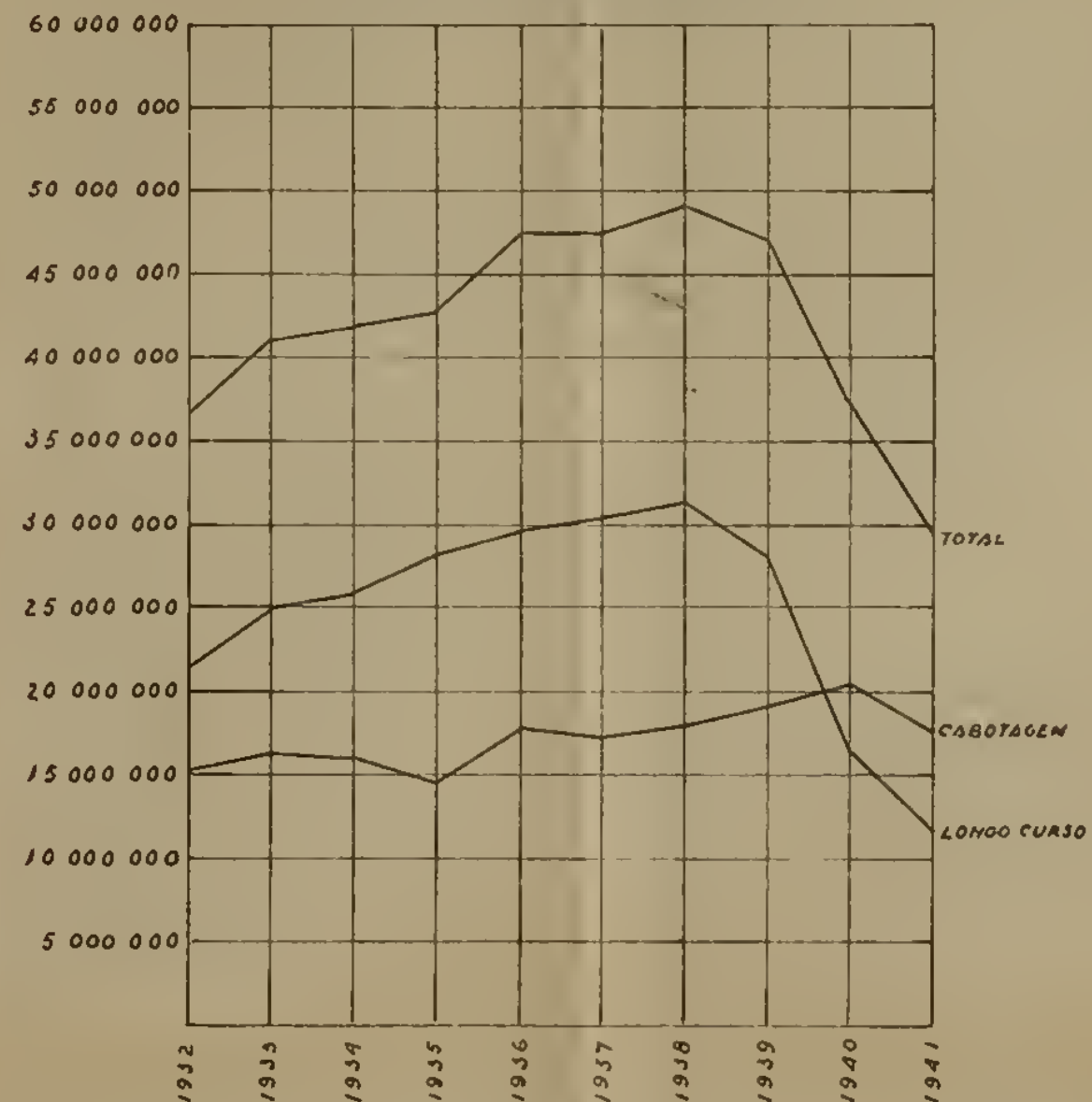
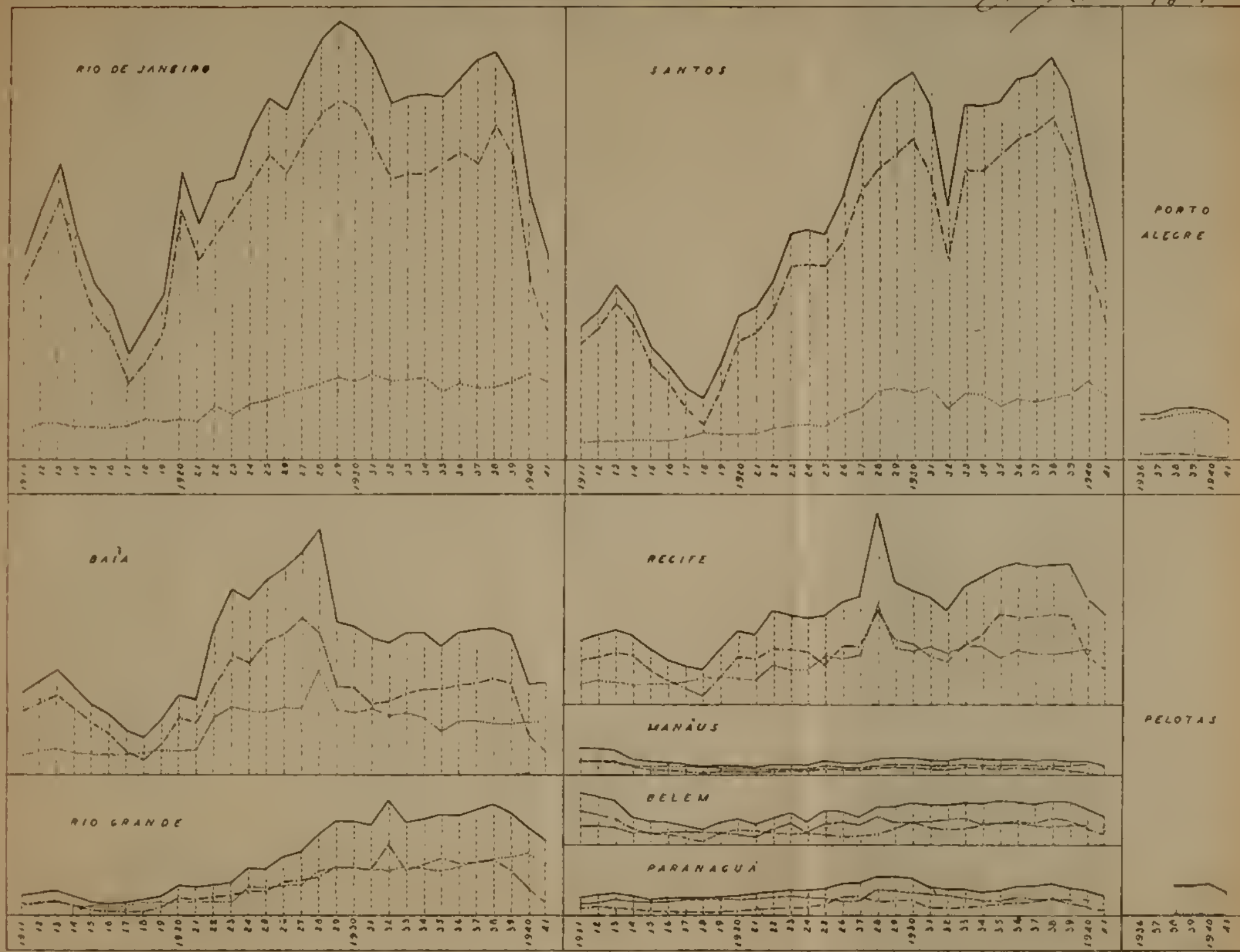
MILHÕES DE TONELADAS

60 000 000
55 000 000
50 000 000
45 000 000
40 000 000
35 000 000
30 000 000
25 000 000
20 000 000
15 000 000
10 000 000
5 000 000

TOTAL
CABOTAGEM
LONGO CURSO

1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938 1939 1940 1941

IMPRENSA NACIONAL

IMPRENSA NACIONAL

MOVIMENTO DE NAVIOS NOS PRINCIPAIS PORTOS ORGANIZADOS
LONGO CURSO
CABOTAGEM
MOVIMENTO TOTAL
ESCALA
MILHÕES DE T. DE REGISTRO
(Quadro 8º pag 211)
RIO DE JANEIRO
SANTOS
PORTO ALEGRE
BAÍA
RECIFE
MANAUS
BELEM
PARANAGUÁ
PELOTAS
RIO GRANDE
IMPRENSA NACIONAL

SÉRIE C — QUADRO 38 — (Continuação)

Aproveitamento dos cais em toneladas por metro corrente

Designações	Extensão do cais m	Movimento de mercadorias ton.	Aproveitamento ton/m	Extensão do cais m	Movimento de mercadorias ton	Aproveitamento ton/m	Extensão do cais m	Movimento de mercadorias ton	Aproveitamento ton/m	Extensão do cais m	Movimento de mercadorias ton	Aproveitamento ton/m
ANOS	NATAL			ANGRA DOS REIS			CABEDELO			PARANAGUÁ		
1933	200,00	43.276	216	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1934	200,00	80.060	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1935	200,00	115.476	570	400,00	47.414	116	—	—	—	—	—	—
1936	200,00	74.424	372	406,00	58.534	146	406,20	128.849	322	500,00	133.457	267
1937	200,00	83.543	418	400,00	79.081	198	406,20	176.451	441	506,00	202.860	406
1938	200,00	66.578	333	400,00	65.026	163	406,20	135.080	338	500,00	193.754	388
1939	200,00	59.343	297	400,00	67.251	168	400,20	169.807	274	500,00	204.261	406
1940	200,00	58.995	295	400,00	52.226	131	400,20	117.754	294	500,00	213.901	428
1941	206,00	78.667	393	400,00	50.066	125	400,20	123.291	308	500,00	273.596	547
Totais	—	660.365	3.300	—	416.598	1.050	—	791.232	1.977	—	1.221.829	2.445
Médias	—	73.374	357	—	59.943	150	—	131.872	330	—	203.638	408

Designações	Extensão do cais m	Movimento de mercadorias ton.	Aproveitamento ton/m	Extensão do cais m	Movimento de mercadorias ton	Aproveitamento ton/m	Extensão do cais m	Movimento de mercadorias ton	Aproveitamento ton/m
ANOS	PORTO ALEGRE			VITÓRIA			PELOTAS		
1936	2614,20	1.231.835	471	—	—	—	—	—	—
1937	2614,20	1.303.310	499	—	—	—	—	—	—
1938	2614,20	1.589.158	608	—	—	—	—	—	—
1939	2614,20	1.780.420	681	—	—	—	—	—	—
1940	2614,20	1.735.725	664	500,00	159.681	319	360,00	349.457	971
1941	2893,63	1.615.752	569	500,00	230.276	460	300,00	303.311	1.009
Totais	—	9.280.206	3.492	—	386.957	779	—	712.798	1.980
Médias	—	928.021	349	—	161.979	390	—	35.010	990

QUADRO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO BIENIO 1940-41

PORTOS	IMPORTAÇÃO						EXPORTAÇÃO					
	LONGO CURSO			CABOTAGEM			LONGO CURSO			CABOTAGEM		
	1946	1941	Dif.	1940	1941	Dif.	1940	1941	Dif.	1940	1941	Dif.
Manáus	3.287	2 579	— 768	131.230	138 220	+ 0 990	31 930	21.333	— 10 597	37 011	40.116	+ 2 505
Belem	85 340	—	—	253 278	—	—	77 795	—	—	137 562	—	—
São Luís	2 034	3.778	+ 1.714	07 325	72 659	+ 5 334	30 041	25 643	— 4 396	13 811	17.553	+ 3 742
Tutóia	1 183	956	— 227	8.475	19 281	+ 10.806	23 182	29 041	+ 6 859	3 833	4.652	+ 819
Luís Corrêa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 397	1 312	— 85
Camocim	—	—	—	6 616	10 766	+ 4 100	10 451	13 171	+ 2 720	7 982	7.075	— 907
Fortaleza	22 636	13 271	— 9.385	69 767	91 110	+ 21 343	51539	01 230	+ 9 691	19 630	21.272	+ 1.642
Aracati	—	—	—	1 913	2 890	+ 977	50	91	+ 41	5 753	0 698	+ 946
Natal	2 618	11 129	+ 8 611	22 566	20 280	+ 3.714	12 298	12 255	— 43	21 513	29.003	+ 7 490
Cabedelo	5.692	9 692	+ 3.740	29.598	27 517	— 2 072	26 328	17.373	— 8 955	55 885	68.709	+ 12 824
João Pessoa	—	—	—	7 252	0.742	— 516	—	—	—	8 589	7.697	— 892
Recife	348 129	367 682	+ 19.433	187 187	261 436	+ 77 249	92.014	79 046	— 12 368	430 729	459.775	+ 23.046
Maceió	1 872	3.067	+ 1 395	38 509	27 059	— 9 450	38 882	15 917	— 22 945	103 719	105.098	+ 1.979
Aracajú	525	394	— 131	22 705	24 537	+ 1 832	87	—	— 87	68 823	69.599	+ 766
Baía	71 818	78 246	+ 6 430	253 875	300 084	+ 46 409	152 262	205.953	+ 53.691	110.106	138.559	+ 28.453
Ilhéus	129	734	+ 605	33.807	38.460	+ 2 653	29 815	29 647	— 168	62 151	67 119	+ 4 968
Vitória	—	2 203	+ 2 203	54.402	65 341	+ 10 939	81 166	142 512	+ 81 406	24 173	20.220	— 3 953
Rio de Janeiro	2.140.323	2 101 878	— 38 647	1 436 803	1 475.830	+ 39 027	777 684	1 109 117	+331 453	518 819	631 368	+113.549
Niterói	—	—	—	5 017	2.584	— 2.435	—	—	—	189	79	— 110
Angra dos Reis	17.701	10.731	— 7 035	16 372	20 220	+ 3 848	17.381	17 750	+ 389	729	1 365	+ 636
Santos	1 640.794	1.644 124	+ 3 330	698 831	597.158	— 1 675	1.303.997	1.219.549	— 84 448	262 749	298 601	+ 35.852
Paranaguá	4 616	13 885	+ 9 269	47 777	50.285	+ 2 508	116 138	142 325	+ 26 187	45.370	67.101	+ 21 731
Antonina	31 156	—	—	38 396	—	—	45 659	—	—	60 435	—	—
São Francisco	13 847	14.945	+ 1 098	21 294	25 635	+ 4 361	75.745	129 562	+ 53 817	67 689	88 427	+ 20.738
Itajaí	1 159	696	— 463	24.252	29 232	+ 4.980	1.052	4 195	+ 3 143	50 117	66.798	+ 10.679
Florianópolis	1.543	255	— 1.288	24 455	28 098	+ 3 643	440	392	— 48	10 244	13 822	+ 3.578
Imbituba	—	—	—	8.358	8 787	— 1 570	—	187	+ 187	119 704	111 361	— 8.343
Laguna	433	—	— 433	9 733	12.702	+ 2.989	905	18 078	+ 15 173	38.511	135 478	+ 96.907
Rio Grande	58 288	40 086	— 12.222	200.770	221 265	+ 20.495	84 036	75.170	— 8 886	133.410	128 768	— 4 641
Porto Alegre	110 542	121 419	+ 10 877	957 640	925.427	— 32.213	62.739	15 948	— 0 791	614 804	552.958	— 61 846
Pelotas	19.202	18.139	— 1.063	198 139	229 757	+ 33.818	4.033	— 917	— 3 118	130 077	114 628	— 15.549
Corumbá	3.149	3 628	+ 477	4 273	0 688	+ 2 413	2.105	14.035	+ 11.928	2 447	1.853	— 594
TOTAIS	4.588.151	4.469.173	—	4.778.406	4.745.018	—	313.964	3.429 035	—	3.190.681	3.287 563	—

(Quadro 9º pag. 212)

MOVIMENTO GERAL DE EMBARCAÇÕES NOS PORTOS DO BRASIL

TOTAIS DA TONELAGEM DE REGISTRO EM 1941

CLASSFICADOS EM "OUTROS PORTOS"

TUTÓIA	ARACAJÚ
LUIZ CORREIA	ITAJAÍ
CAMOCIM	LAGUNA
ARACATÍ	CORUMBÁ

IMPRENSA NACIONAL

QUADRO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE NAVIOS NO BIÊNIO 1940-41

PORTOS	LONGO CURSO						CABOTAGEM					
	NÚMERO			TONELADAS DE REGISTO			NÚMERO			TONELADAS DE REGISTO		
	1940	1941	Dif.	1940	1941	Dif.	1940	1941	Dif.	1940	1941	Dif.
Manaus	23	19	— 4	58.037	5.303	— 52.734	874	875	+ 1	307.215	280.056	— 27.159
Belem	205	177	— 28	467.047	304.372	—162.675	804	736	— 68	572.340	549.360	— 22.980
São Luís	77	46	— 31	157.076	71.941	— 85.135	604	623	+ 19	769.868	612.884	— 156.984
Tutóia	63	43	— 20	110.856	48.218	— 62.638	246	254	+ 8	129.592	106.946	— 22.646
Luis Corrêa	—	—	—	—	—	—	45	51	+ 6	1.056	1.490	+ 434
Camocim	23	19	— 4	51.146	23.938	— 27.208	112	195	+ 83	26.052	29.203	+ 3.151
Fortaleza	129	97	— 32	261.893	170.468	— 91.425	561	607	+ 46	861.075	884.519	+ 23.444
Aracatí	—	—	—	—	—	—	59	78	+ 19	75.980	80.015	+ 4.035
Natal	27	22	— 5	102.246	58.814	— 43.432	473	383	— 90	1.242.777	1.049.975	— 192.802
Cabedelo	73	60	— 13	184.260	151.399	— 32.861	382	354	— 28	675.153	498.922	— 176.231
João Pessoa	—	—	—	—	—	—	217	217	0	11.539	8.965	— 2.574
Recife	440	404	— 45	1.394.640	1.087.816	—306.824	1.316	1.327	+ 11	1.611.307	1.519.753	— 91.554
Maceió	84	49	— 35	216.599	134.786	— 81.813	717	550	— 167	1.181.573	963.698	— 217.875
Aracajú	—	—	—	—	—	—	418	437	+ 19	102.635	94.395	— 8.240
Baia	328	248	— 80	1.114.325	727.842	—386.483	1.724	4.068	+ 2.344	1.496.589	1.534.457	+ 37.868
Ilhéus	20	20	0	23.491	22.054	— 1.437	492	523	+ 31	160.504	162.334	+ 1.830
Vitória	101	77	— 24	312.813	231.999	— 80.814	988	980	— 8	688.018	552.013	— 136.005
Rio de Janeiro	1.280	1.055	— 234	5.029.109	3.658.390	—1.370.719	2.422	2.531	+ 109	2.431.922	2.228.308	— 203.614
Angra dos Reis	60	40	— 20	155.326	112.744	— 42.582	146	106	— 40	106.706	74.790	— 31.916
Santos	1.334	1.033	— 301	5.720.594	3.920.736	—1.799.858	1.684	1.601	— 83	2.261.401	1.834.160	— 427.241
Paranaguá	103	145	+ 42	233.228	212.666	— 20.562	709	578	— 131	469.685	375.818	— 93.867
Antonina	42	—	—	52.320	—	—	528	—	—	320.906	—	—
São Francisco	75	146	+ 71	162.172	155.124	— 7.048	789	834	+ 45	216.877	87.275	— 129.602
Itajaí	—	—	—	—	—	—	461	475	+ 14	161.096	154.083	— 7.013
Florianópolis	—	—	—	—	—	—	644	630	— 14	240.028	236.990	— 3.038
Imbituba	—	—	—	—	—	—	193	227	+ 34	168.651	188.687	+ 20.036
Laguna	2	44	+ 42	588	17.762	+ 17.174	172	299	+ 127	37.907	83.780	+ 45.873
Rio Grande	307	295	— 12	753.225	386.906	—366.319	2.184	1.930	— 254	1.740.294	1.382.458	— 357.836
Porto Alegre	66	80	+ 14	56.830	53.519	— 3.311	14.049	12.707	— 1.252	1.314.227	1.094.227	— 220.000
Pelotas	31	36	+ 5	17.926	17.297	— 629	1.122	1.194	+ 72	868.418	692.751	— 175.667
Corumbá	42	39	— 3	9.883	10.408	+ 525	448	523	+ 75	57.822	56.154	— 1.668
TOTAIS	4.053	4.194	—	16.645.630	11.584.502	—	35.583	35.983	—	20.309.213	17.418.466	—

QUADROS DA RECEITA DOS PORTOS NOS ANOS DE 1940 E 1941 COM INDICAÇÕES DAS RESPECTIVAS DIFERENÇAS

PORTOS	RENDA BRUTA DAS TAXAS PORTUÁRIAS			IMPOSTO ADICIONAL DE 10%			RECEITA TOTAL		
	1940	1941	DIFERENÇAS	1940	1941	DIFERENÇAS	1940	1941	DIFERENÇAS
Manaus	3.877:231$200	3.768:746$000	— 168:485$200	224:385$800	151:694$200	— 72:691,600	4.101:617,000	3.860:440,200	— 241:176,800
Belem	7.241:422$566	—	—	1.159:276$200	—	—	8.400:692,700	—	—
S. Luiz	—	—	—	90:623$200	56:787$200	— 34:136,000	90:923,200	56:787,200	— 34:136,000
Tutóia	—	—	—	49:044$000	35:046$475	— 13:997,525	49:044,000	35:046,475	— 13:997,525
Fortaleza	—	—	—	669:065$000	353:818$600	— 315:276,400	669:095,000	353:818,600	— 315:276,400
Natal	352:197$900	575:469$300	+ 223:211$100	77:546$500	78:653$900	+ 1:407,400	420:744,400	654:363,200	+ 224:618,800
Cabedelo	1.058:646$300	964:009$000	— 82:937$300	120:223$500	114:402$600	— 5:820,900	1.177:169,800	1.108:411,600	— 68:758,200
Recife	10.352:397$100	13.511:011$400	+ 3.158:614$300	3.633:334$900	1.878:742$900	— 2.056:592,000	14.285:732,000	15.387:754,300	— 1.102:022,300
Macció	—	—	—	145:010$800	73:086$900	— 71:923,900	145:010,800	73:020,900	— 71:923,900
Aracajú	—	—	—	24:315$500	22:851$600	— 1:463,900	24:315,500	22:851,600	— 1:463,900
Baía	8.694:178$670	10.796:393$084	+ 2.102:214$414	1.112:796$200	794:731$100	— 318:665,100	9.808:074,870	11.591:124,184	+ 1.784:149,314
Ilhéus	1.631:326$209	1.715:082$733	+ 83:758$524	—	—	—	1.631:326,209	1.715:083,733	+ 83:756,524
Vitória	1.256:616$166	2.300:895$000	+ 1.044:278$540	5:006$600	6:963$800	+ 1:657,200	1.261:623,060	2.307:858,800	+ 1.046:235,740
Rio de Janeiro	32.258:287$000	30.681:829$000	+ 3.625:542$000	33.204:041$000	29.151:247$800	— 4.052:793,200	65.462:328,000	65.233:076,800	— 229:251,200
Niterói	83:506$706	44:675$800	— 18:824$900	233:469$500	—	—	296:970,200	—	—
Angra dos Reis	476:874$300	365:067$300	— 81:807$000	64:589$100	66:636$400	— 27:052,700	571:463,400	481:703,700	— 109:759,700
Santos	75.457:738$325	78.158:640$750	+ 2.808:304$425	41.300:416$500	32.265:221$900	— 9.035:197,600	116.752:155,825	110.421:282,650	6.336:893,175
Paranaguá	1.328:724$160	1.798:690$900	+ 467:386$800	138:188$300	114:732$000	— 23:456,300	1.466:912,400	1.910:822,900	+ 443:610,500
Antonina	—	—	—	223:303$800	—	—	223:303,800	—	—
S. Francisco	—	—	—	170:515$400	138:550$900	— 31:664,500	170:515,400	138:550,900	— 31:964,500
Itajaí	—	—	—	25:478$000	12:112$800	— 13:365,200	25:478,000	12:112,800	— 13:365,200
Florianópolis	—	—	—	83:016$200	12:710$000	— 71:176,200	83:916,200	12:740,000	— 71:176,200
Rio Grande	4.743:133$760	5.607:831$300	+ 864:897$600	852:403$600	422:681$600	— 226:742,000	5.395:537,300	6.030:492,900	+ 634:955,600
Porto Alegre	9.578:542$160	9.051:577$900	+ 526:664$200	2.727:440$500	1.261:570$524	— 1.435:866,978	12.305:982,600	10.313:118,424	— 1.062:831,176
Pelotas	1.784:162$260	1.957:505$000	—	181:205$700	147:487$600	— 35:778,100	1.965:457,900	2.104:992,600	—
Corumbá	—	—	—	61:889$000	54:358$100	— 16:536,900	61:886,000	54:358,100	— 10:530,900
TOTAIS	160.153:460$661	166.862:164$167	—	88.716:871$800	67.242:398$899	—	246.864:331,861	233.889:888,586	—

OBSERVAÇÕES. — Na importância do imposto adicional de 10 % do Rio de Janeiro acha-se incluida a parte relativa ao porto de Niterói, englobamento este praticado pela Alfândega do Rio de Janeiro. A renda bruta das taxas portuárias do porto de Pelotas em 1940 refere-se aos meses de março a dezembro (exploração iniciada a 4-3-40). Faltam os dados relativos ao porto de Belem, devido à recusa sistemática por parte da S. N. A. P. P.

O presente trabalho está dividido em duas partes, sendo na primeira estudado o movimento em conjunto das diferentes Companhias fiscalizadas pelo Departamento e na segunda, cada uma dessas Companhias separadamente.

1.ª PARTE

ESTUDO DO MOVIMENTO EM CONJUNTO DAS DIFERENTES COMPANHIAS

Será esta parte subdividida em três capítulos distintos :

a) Estudo das Companhias em 1940.

b) Estudo comparativo das Companhias durante o biênio 1939-1940.

c) Estudo comparativo no decênio 1931-1940.

a) ESTUDO DAS COMPANHIAS EM 1940

1) *Linhas navegadas, viagens realizadas, sua duração em dias e milhas navegadas* :

Durante o ano de 1940 foram trafegadas 102 linhas, sendo 28 contratuais, 7 extra-contratuais, 30 regulares, 3 diversas e 34 extraordinárias, (x) tendo sido nelas realizadas 2.090 viagens e percorridas 4.526.813 milhas em 45.910 dias, linhas e viagens essas distribuidas, em cada uma das 15 Companhias estudadas pela 4.ª Divisão, da maneira exposta na 2.ª parte.

(*) As viagens, segundo a sua natureza, são classificadas em: contratuais, extra-contratuais, regulares, diversas e extraordinarias. As duas primeiras denominações são aplicadas às Companhias ou Empresas com contrato com o Governo, sendo *contratuais* as viagens previstas nos contratos e *extra-contratuais* as que não o são. As duas classificações seguintes aplicam-se às Companhias que não têm contrato com o Governo, gozando apenas os seus vapores das regalias de paquete, sendo *regulares* as viagens realizadas dentro dos programas estabelecidos pelas próprias Companhias e aprovados ou não pelo Governo e *diversas* as executadas fora desses programas. Finalmente, a denominação de *extraordinarias* aplica-se às duas espécies de Companhias, sendo como tal consideradas as viagens realizadas dentro dos programas estabelecidos (por força de contrato ou não), mas excedendo aos números estipulados.

De um modo geral, entretanto, são as linhas de navegação, pela sua natureza, classificadas em linhas de longo curso, de grande e de pequena cabotagem, fluviais e lacustres, sendo que, em 1940, o tráfego foi o seguinte :

	Viagens	*Milhas*
Linhas de longo curso	172	1.210.709
Linhas de grande e de pequena cabotagem ...	1.000	2.824.340
Linhas fluviais	875	475.162
Linhas lacustres	43	16.602
	2.090	4.526.813

A seguir são apresentadas, por viagem redonda, as distâncias em milhas das linhas de navegação das 15 Companhias (linhas contratuais ou regulares) em tráfego durante o ano de 1940 :

1 — *Navegação dos autazes*

Linha do Rio Autaz :

de Manáus a Castelo 650

2 — *Empresa de Navegação Araguaia-Tocantins Limitada.*

Linha de Belem a São José do Araguaia 680
Linha de São José do Araguaia a Balisa 2.204
Linha de São José do Araguaia a Piabanha 1.000

3 — *Empresa de Navegação dos Rios Mamoré-Guaporé.*

Linha de Guajará-Mirim a Vila Bela de Mato Grosso 1.530

4 — *Empresa de Navegação São Luiz*

Linha do Mearim 554
Linha do Pindaré 160
Linha do Munim 140
Linha do Cajapió 140
Linha de Caxias a Picos 308

5 — *Empresa Fluvial Limitada*

Linha de Penêdo a Piranhas 206

6 — *Empresa de Viaçãa Baiana da Sãa Francisco*

Linha de Pirapóra-Joazeiro 1.480
Linha de Joazeiro-Barreiras 852
Linha de Joazeiro-Formosa 820
Linha de Joazeiro-Bôa Vista 162
Linha de Joazeiro-São José 960
Linha de Joazeiro-Santa Maria 918

7 — *Navegação Mineira da Rio São Francisco*

Linha de Pirapóra-Joazeiro 1.480
Linha de Pirapora-Carinhanha 524
Linha de Pirapora-Paracatú 480

8 — *Llayd Brasileiro* (Patrimônio Nacional)

Linhas de Passageiras :

Linha da Europa 12.200
Linha Brasil-Venezuela-New York 12.257
Linha Manáus-Buenos Aires 8.924
Linha Aracajú-Porto Alegre 6.840
Linha Belem-São Francisco 5.580
Linha Penedo-Laguna 3.140
Linha Rio-Laguna 1.150
Linha Rio-Porto Alegre 2.280
Linha da Lagoa Mirim 408
Linha de Mato Grosso 3.300

Linhas de Cargas :

Linha de New York 11.251
Linha de New Orleans 12.700
Linha da Africa do Sul 9.400
Linha de Tutoia 4.640
Linha de Sergipe 2.000
Linha do Rio da Prata 2.574
Linha Recife-Porto Alegre 4.410

9 — *Campanhia Nacional de Navegação Casteira.*

Linha Pará-Rio Grande 6.200
Linha Sul-Norte (Porto Alegre-Cabedelo) 3.986
Linha Porto Alegre-Rio 2.140
Linha Imbituba-Rio 1.166

10 — *Lloyd Nacional Sociedade Anônima.*

Linha Porto Alegre-Cabedelo	4.550
Linha Antonina-Belem	5.366
Linha Porto Alegre-Recife	4.410
Linha Porto Alegre-Rio	2.140
Linha Rio-Ponta d'Areia	916
Linha Imbituba-Rio	1.166
Linha Rio-São Mateus	780
Linha Rio-Vitória	540
Linha Rio-Itapemirim	450

11 — *Companhia Comércio e Navegação.*

Linha Santos-Belem	4.995
Linha Rio-Porto Alegre	2.140

12 — *Companhia Carbonífera Rio-Grandense.*

Linha Porto Alegre-Tutoia	5.565
Linha Porto Alegre-Cabedelo	4.319

13 — *Empresa Nacional de Novegação Hoepcke.*

Linha Florianópolis-Rio	950
Linha Laguna-Rio	1.040

14 — *Estrada de Ferro Santa Catarina.*

Linha Blumenau-Itajaí	71

15 — *Companhia de Viação São Paulo-Moto Grosso.*

Linha Ivinheíma-Brilhante	647
Linha Jupiá-Guaíra	647
Linha Rio Pardo-Anhanduí	226

2) *Consumos :*

As diferentes Companhias e Empresas consumiram, de combustivel, 471.289.668 quilos de carvão, 60.238.375 quilos de lenha, 181.909.531 quilos de óleo; 1.186.770 litros de lubrificantes e 55.154 quilos de estopa.

3) *Transportes :*

Foram conduzidos 235.378 passageiros, sendo 136.454 em 1.ª classe, 14.320 em 2.ª e 84.604 em 3.ª, transportados 928 animais e 48.708.691 volumes, pesando 3.526.150.213 quilos (inclusive a carga a granel).

4) *Receitas* :

a) de tráfego : As receitas de tráfego foram as seguintes: passageiros, 45.987:845$7; animais, 98:988$5; cargas, 422.455:486$580 e diversas, 23.111:197$865, num total de 491.653:518$645.

b) de subvenção : Pagou o Governo às 10 Companhias subvencionadas 48.011:744$889, distribuidos do seguinte modo :

Companhias ou Empresas	*Subvenção paga em 1940*	*Preço da milha*
Navegação dos Autazes	96:000$000	6$153
Navegação Araguaia-Tocantins Ltda.	240:847$300	2$959
Navegação dos Rios Mamoré-Guaporé	278:707$200	12$800
Navegação São Luiz	330:638$800	8$300
Empresa Fluvial Limitada	99:996$520	9$335
Empresa Viação Baiana do São Francisco	371:536$000	4$000
Navegação Mineira do São Francisco	13:936$000	4$000
Lloyd Brasileiro (Patrimônio Nacional) (x)	40.000:000$000	—
Companhia Nacional de Navegação Costeira (xx)	6.430:083$069	18$548,387 5$017,561
Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso	150:000$000	5$768
	48.011:744$889	

5) *Renda bruta total* :

A renda bruta total das 15 Companhias foi de 539.665:263$534.

6) *Despesas de custeio*: (xxx)

Foram de 342.172:838$638.

(*) O Lloyd Brasileiro (Patrimônio Nacional) recebeu a importância de 40.000:000$0, paga como auxílio, independentemente do número de milhas percorridas.

(**) A Companhia Nacional de Navegação Costeira tem dois preços de milha: o primeiro, de 18$548,387 para a linha Rio Grande-Belem e o segundo, de 5$017,561, para a linha Sul-Norte (Porto Alegre-Cabedelo).

(***) De acordo com as normas adotadas pela extinta Inspetoria Federal de Navegação e revigoradas por este Departamento, pela Circular n. 2.112, de 4 de maio de 1935, foram consideradas como despesas de custeio tão somente as referentes às viagens dos vapores, tais como as de soldadas, alimentação, aguada, combustivel, lubrificantes, estopa, despesas nos portos, taxas, impostos, etc., todas empenhadas pelo próprio navio, não sendo computadas as de administração, concertos de vulto no navio e outras, que são custeadas pelos saldos líquidos das viagens.

7) *Saldo ou déficit* :

As 15 Companhias reunidas tiveram um saldo no tráfego de 149.480:680$007 e um saldo final de 197.492:424$896. Pelo anexo n. 1, tem-se o movimento geral das Companhias, durante o ano de 1940, mostrando como foram obtidos todos os valores mencionados anteriormente.

Esse movimento é apresentado resumidamente no anexo n. 2.

Em seguida, o anexo n. 3 dá os coeficientes de tráfego por viagem e por milha nesse mesmo ano.

b) ESTUDO COMPARATIVO DAS COMPANHIAS NO BIÊNIO 1939-1940

É de lastimar que sejam em 1940 estudadas apenas 15 Companhias ao invés de 17, como nos anos anteriores, visto não poderem ser incluidos os dados estatísticos relativos à The Amazon River Steam Navigation Co. (1911) Ltd., e à Navegação do Alto Tapajóz. Esta, porque terminou o seu contrato com o Governo e a primeira porque não nos remeteu um único elemento durante todo o ano findo, apesar de reiterados e insistentes pedidos deste Departamento.

Assim sendo, no estudo comparativo do biênio 1939-1940, não se poderá ter uma idéia exata dos aumentos, ou diferenças verificados em quantidade e em percentagem, por se ter menos duas Companhias no segundo desses dois anos.

No anexo n. 4 é apresentado o movimento de tráfego durante o ano de 1940, em comparação com o de 1939, assinalando os aumentos ou diferenças verificados em quantidade e em percentagem.

Por esse quadro se verifica que o movimento geral do tráfego melhorou bastante de 1939 para 1940.

Na verdade, embora tenha havido uma diminuição no número de viagens realizadas, e, consequentemente, nas milhas navegadas, as duas principais receitas cresceram bastante, verificando-se os seguintes aumentos: passageiros, 2.053:800$1 (4,67%); e cargas, ... 91.662:595$507 (27,71%).

Daí resultou um acréscimo de 88.186:957$616 (21,86%) na receita total e, embora tenham diminuido as quotas de subvenção de .... 5.091:510$013 (— 9,59%), a renda bruta total subiu de 83.095:447$603 (18,20%).

Finalmente, o saldo de tráfego apresentou um aumento de .... 41.105:099$878 (37,93%) e o saldo final de 36.013:589$865 (22,30%).

c) ESTUDO COMPARATIVO NO DECÊNIO 1931-1940

O estudo do decênio 1931-1940 está todo ele perfeitamente definido no anexo n. 5 onde se tem, em um só quadro, o movimento geral do tráfego de todas as Empresas ou Companhias, nesses 10 anos.

São ainda apresentados mais 5 anexos, representando :

Anexo n. 6 — Movimento geral do tráfego: número de viagens realizadas, dias de viagens e milhas navegadas.

Anexo n. 7 — Movimento de transportes: número de passageiros e carga (número de volumes e peso em quilos).

Anexo n. 8 — Receitas de tráfego: de passageiros, de cargas, de animais e de diversas.

Anexo n. 9 — Receita geral: renda bruta total, renda total do tráfego e quotas de subvenção.

Anexo n. 10 — Saldo final: renda bruta total, despesas de custeio e renda líquida.

2.ª PARTE

ESTUDO DE CADA COMPANHIA EM SEPARADO

Referentes ao ano de 1940, foram estudadas 15 Companhias :

1) — Navegação dos Autazes.
2) — Empresa de Navegação Araguaia-Tocantins Ltda.
3) — Empresa de Navegação dos rios Mamoré-Guaporé.
4) — Empresa de Navegação São Luiz.
5) — Empresa Fluvial Limitada.
6) — Empresa de Viação Baiana do São Francisco.
7) — Navegação Mineira do São Francisco.
8) — Lloyd Brasileiro (Patrimônio Nacional).
9) — Companhia Nacional de Navegação Costeira.
10) — Lloyd Nacional Sociedade Anônima.
11) — Companhia Comércio e Navegação.
12) — Companhia Carbonífera Rio-Grandense.
13) — Empresa Nacional de Navegação Hoepcke.
14) — Estrada de Ferro Santa Catarina.
15) — Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso.

1) NAVEGAÇÃO DOS AUTAZES

O serviço de navegação dos Autazes, a cargo de Antonio Mendes Peixoto, passou, de 22 de janeiro de 1937, em diante, a ser feito de acordo com o contrato lavrado com o Governo Federal, por força do decreto n. 1.067, de 28 de agosto de 1936.

Até então fora o serviço feito a título precário, em virtude do Aviso do Sr. ministro da Viação e Obras Públicas, n. 1.721, de 29 de maio de 1935.

1) *Vapores em tráfego :*

Foi todo o serviço de navegação efetuado pela lancha *Cauré*, auxiliadda pelo batelão *Amatarí*.

2) *Linhas navegadas* :

Realizou a Empresa 24 viagens, todas na linha contratual dos Autazes.

3) *Milhas navegadas e dias de viagem*:

Foram navegadas 15.600 milhas em 138 dias de viagem.

4) *Consumos* :

Foram consumidos nas viagens realizadas 2.270.000 quilos de lenha, 1.070 litros de lubrificantes e 24 quilos de estopa.

5) *Transportes* :

Foram conduzidos 1.099 passageiros de 1.ª classe e 561 de 3.ª, num total de 1.660 pessoas e transportados 103 animais e 6.089 volumes, pesando 344.296 quilos.

6) *Receitas* :

a) de tráfego :

Foram as seguintes : de passageiros, 12:705$0; de cargas, ... 12:690$540; de animais, 1:401$0 e de diversas 7:793$0, num total de 34:589$540.

b) de subvenção :

Recebeu a Empresa 96:000$0 de subvenção.

7) *Renda bruta total* :

Atingiu a 130:589$540 (Receita total mais a subvenção).

8) *Despesas de custeio* :

As despesas de custeio foram de 133:526$0.

9) *Saldo ou deficit* :

A Empresa teve um *deficit* de tráfego de 98:936$460, acusando ainda, apesar da subvenção recebida um *deficit* final de 2:936$460.

As condições dessa Empresa veem piorando de ano para ano. Na verdade, realizando sempre o mesmo número de viagens e percorrendo sempre o mesmo número de milhas os seus *deficits*, quer de tráfego, quer final, aumentam sempre. De 1939 para 1940 a Empresa diminuiu todos os consumos e aumentou as receitas, estas com um acréscimo de 5:810$930 (20,19%) na renda bruta total, aumentando

entretanto (o que é pouco compreensivel) as despesas de custeio de 14:974$200 (12,63%). Daí o ter crescido o *deficit* do tráfego de 9:163$270 (10,21%), e o final de 147,16%, sendo essa elevada percentagem explicada pelo fato de ter havido, no final, saldo em 1939 e *deficit* em 1940.

2) EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ARAGUAIA TOCANTINS LTDA.

O serviço de navegação nos rios Araguaia e Tocantins, foi realizado durante o ano de 1940 de acordo com o contrato lavrado com o Governo Federal em 25 de junho de 1936, em virtude do decreto n. 523, de 20 de dezembro de 1935.

1) *Vapores em tráfego* :

Estiveram em tráfego durante o ano de 1940, 14 embarcações.

2) *Linhas navegadas* :

Manteve a Empresa as 3 linhas de navegação prevista no seu contrato, nelas realizando 113 viagens contratuais e 12 extraordinárias, num total de 125 viagens distribuidas, do seguinte modo :

1 — Linha Belem-S. José do Araguáia	(contratual)	71 viagens
2 — Linha S. José do Araguáia-Baliza	"	18 viagens
3 — Linha S. José do Araguáia-Piabanha	"	24 viagens
4 — Linha Belem-S. José do Araguáia	(extraordinária)	12 viagens
Total		125 viagens

3) *Milhas navegadas e dias de viagem*:

Foram navegadas 86.560 milhas em 1.427 dias de viagem.

4) *Consumos* :

Nas viagens realizadas, verificou-se o consumo de 156.216 quilos de óleo e 1.003.147 quilos de lenha. Foram gastos 10.896 litros de lubrificantes e 1.147 quilos de estopa.

5) *Transportes* :

Foram conduzidos 4.675 passageiros de 1.ª classe e 2.191 de 3.ª, num total de 6.866 pessoas, sendo transportados 117.823 volumes com um peso de 6.219.509 quilos.

6) *Receitas* :

a) de tráfego :

As receitas foram distribuidas da seguinte forma : passagens 195:398$7; cargas, 477:688$9 e diversos 10:107$8 produzindo uma receita total de 683:195$4.

b) de subvenção :

Recebeu a Empresa 240:847$3 de subvenção.

7) *Renda bruta total* :

Foi de 924:042$7 a renda bruta total, soma da receita total do tráfego com a subvenção.

8) *Despesas de custeio* :

As despesas de custeio atingiram a 616:754$1.

9) *Saldo ou deficit* :

O tráfego deu um saldo de 66:441$3, havendo um saldo final de 307:288$6, em virtude da subvenção recebida.

As condições financeiras da Empresa que já haviam melhorado de 1938 para 1939, ainda mais se acentuam desse ano para 1940. De fato realizando menor número de viagens, e consequentemente transportando menos carga e passageiros, teve a Navegação dos Rios Araguáia-Tocantins Ltda., as suas receitas diminuidas, com uma diferença na renda bruta total de 234:225$5 (25,53%), conseguindo, entretanto, de tal forma reduzir as despesas de custeio, (menos 337:431$1, isto é, 35,36%) que o tráfego, que em 1939 dera um *deficit* de 36:764$3, apresentou em 1940 um saldo de 66:441$3, com um aumento portanto de 103:205$6, ou sejam, 280,72%). O saldo final tambem cresceu de 94:746$6 (44,58%).

3) EMPRESA DE NAVEGAÇÃO DOS RIOS MAMORÉ E GUAPORÉ

Os serviços de navegação dos rios Mamoré e Guaporé, foram realizados durante o ano de 1940, tendo em vista o contrato lavrado entre o Governo Federal e o concessionário Paulo Saldanha, em 27 de junho de 1931, de acordo com o decreto n. 20.102, de 12 de junho do mesmo ano.

1) *Vapores em tráfego* :

Foi o serviço executado por 4 lanchas rebocando 14 embarcações auxiliares.

2) *Linhas navegadas* :

Manteve a Empresa a única linha prevista no seu contrato, entre os portos de Guajará-Mirim e Vila Bela de Mato Grosso, nela realizando 23 viagens, todas contratuais.

3) *Milhas navegadas e dias de viagem* :

Foram trafegadas 21.774 milhas e gastos 467 dias.

4) *Consumos* :

Nas viagens realizadas foram consumidas 1.531.850 quilos de lenha, 1.709 litros de lubrificantes e 71 quilos de estopa.

5) *Transportes* :

Foram conduzidos 491 passageiros, sendo 155 em 1.ª classe e 336 na 3.ª; transportados 33 animais e 13.779 volumes, pesando 570.864 quilos.

6) *Receitas* :

a) de tráfego :

As receitas atingiram a 35:999$4 de passagens; 64:014$6 de carga; 1:208$6 de animais e 3:009$9 de diversos, num total de 104:232$5.

b) de subvenção :

A Empresa recebeu 278:707$2 de subvenção.

7) *Renda bruta total* :

382:939$7, isto é, a receita total mais a subvenção.

8) *Despesas de custeio* :

Foram de 249:065$6.

9) *Saldo ou deficit* :

O tráfego deu um *deficit* de 144:833$1, havendo, entretanto, um saldo final de 133:874$1, graças ao auxílio da subvenção.

A Empresa de Navegação dos rios Mamoré-Guaporé melhorou bastante a sua situação de 1939 para 1940, pois, realizando o mesmo número de viagens, conseguiu diminuir os gastos e aumentar as receitas, lucrando assim de dois modos. Na verdade, deixou de consumir carvão e óleo, utilizando somente lenha, porem em quantidade menor (menos 318.325 quilos ou sejam 17,20%).

Aumentou a receita de passageiros de 9:621$7 (36,48%) tendo, na receita total, um acréscimo de 12:907$4 (14,13%). A renda bruta total entretanto, baixou de 7:246$2 (1,86%) por ter a Empresa recebido menos 20:153$6 (6,74%) de subvenção. Mesmo assim, a diminuição de 14:188$7 (5,39%) nas despesas de custeio, foi bastante para que o *deficit* do tráfego fosse menor, com uma diferença de 27:096$1 (15,76%) havendo, no saldo final, um aumento de 6:942$5 ou sejam 5,47%.

4) EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SÃO LUÍS

O serviço de navegação no Estado do Maranhão foi realizado, durante o ano de 1940, pela Empresa de Navegação São Luís, de propriedade de Aracatí Campos, tendo em vista o contrato lavrado entre este e o Governo Federal, em 24 de abril de 1936, por força do decreto n. 24.363, de 8 de junho de 1934.

1) *Vapores em tráfego* :

Estiveram em tráfego 6 vapores ,rebocando 7 embarcações auxiliares.

2) *Linhas navegadas* :

Manteve a Empresa as 5 linhas do seu contrato, realizando 215 viagens, distribuidas do modo a seguir :

1 — Linha do Mearim	(contratual)	36	viagens
2 — Linha do Pindaré	"	36	"
3 — Linha do Munim	"	24	"
4 — Linha do Cajapió	"	24	"
5 — Linha de Caxias a Picos	"	24	"
6 — Linha do Mearim	(extraordinária)	55	"
7 — Linha do Pindaré	"	6	"
8 — Linha do Munim	"	1	"
9 — Linha de Caxias a Picos	"	5	"
10 — Linha extracontratuais		4	"
Total		215	viagens

3) *Milhas navegadas e dias de viagem* :

Foram navegadas 62.044 milhas em 1.325 dias.

4) *Consumos* :

Foram gastos 228.308 quilos de óleo, 14.625 litros de lubrificantes e 316 quilos de estopa.

5) *Transportes* :

Foram conduzidos 7.047 passageiros, todos de 1.ª classe e transportados 373.721 volumes, pesando 21.630.983 quilos.

6) *Receitas* :

a) de tráfego :

A receita total de tráfego atingiu a 1.787:027$6, sendo ...... 221:318$7 de passagens e 1.565:708$9 de cargas.

b) de subvenção :

Recebeu a Empresa 330:638$8.

7) *Renda bruta total* :

A renda bruta total foi de 2.117:666$4.

8) *Despesas de custeio* :

Ascenderam a 855:250$0.

9) *Saldo ou deficit* :

O tráfego deu um saldo de 931:777$6, sendo a renda final de 1.262:416$4.

Manteve a Empresa de Navegação do São Luís, durante o ano de 1940, aproximadamente o mesmo movimento financeiro que no ano de 1939, mas na verdade, as suas condições foram menos favoráveis em 1940, pois, realizando menor número de viagens e crescendo as suas receitas, aumentou de tal forma as despesas de custeio, que, no final, o acréscimo nos saldos foi insignificante. Assim : Realizou menos 31 viagens (12,60%), percorrendo menor número de milhas, em menos dias. Gastou menos 41.695 quilos de óleo, ou sejam 15,44%. Aumentou a receita de passageiros de 20:276$6 (10,08%) e a de cargas de 105:912$3 (7,25%), donde o acréscimo de 126:188$9 (7,60%) na receita total e, como a subvenção recebida foi quase a mesma, com uma diferença para mais, apenas de 166$0 (0,05%), a renda bruta total tambem cresceu de 126:354$9 (6,34%). Em virtude porem, do aumento de 123:815$6 (16,93%) nas despesas de custeio. o saldo de tráfego aumentou somente de 2:373$3 (0,25%) e o final de 2:539$3 (0,20%).

5) EMPRESA FLUVIAL LIMITADA

O serviço de navegação no baixo São Francisco foi feito, durante o ano de 1940, de acordo com o contrato lavrado em 23 de março de 1933, em virtude do decreto n. 21.146, de 11 de março de 1932.

1) *Vapores em tráfego* :

Estiveram em tráfego os vapores "Comendador Peixoto" e "Penedo".

2) *Linhas navegadas* :

Manteve a Empresa a linha entre Penedo e Piranhas, única prevista no seu contrato, nela realizando 52 viagens, isto é, uma por semana.

3) *Milhas navegadas e dias de viagem* :

Foram navegadas 10.712 milhas em 208 dias.

4) *Consumos* :

Foram consumidos 2.191.400 quilos de lenha, gastos 1.040 litros de lubrificantes e 627 quilos de estopa.

5) *Transportes* :

Foram conduzidos passageiros num total de 9.769 pessoas, sendo que 3.302 em 1.ª classe e 6.467 em 3.ª e transportados 8.274 volumes, pesando 490.250 quilos.

6) *Receitas* :

a) de tráfego :

As receitas de tráfego foram as seguintes : 42:948$8 de passageiros; 5:029$3 de cargas e 1:358$7 de diversas, num total de 49:336$8.

b) subvenção :

A Empresa recebeu 99:996$520 de subvenção.

7) *Renda bruta total* :

Foi de 149:333$320 a renda bruta, isto é, a receita total mais a subvenção.

8) *Despesas de custeio* :

As despesas de custeio ascenderam a 124:821$4.

9) *Saldo ou deficit* :

O tráfego acusou um *deficit* de 75:484$6, havendo, entretanto, um saldo final de 24:511$920,, em virtude da subvenção recebida.

Com relação ao movimento de tráfego, teve a Empresa as suas condições melhoradas de 1939 para 1940, pois, fazendo o mesmo nú-

mero de viagens, no mesmo número de dias, percorrendo o mesmo número de milhas e conservando quase o mesmo consumo de lenha, com um aumento apenas de 0,07%, aumentou todas as suas receitas.

Assim, tivemos a receita de passageiros com mais 6:751$3, (18,65%), a de cargas com 2:075$0 (70,24%) e a de animais com 184$0, (15,66%), dando uma receita total de mais 9:010$3 (22,34%), e, como a subvenção não foi alterada, houve um acréscimo na renda bruta total tambem de 9:010$3 (6,42%). (*)

As despesas de custeio pouco sofreram, com uma diminuição de 621$1 (0,49%), de forma que o tráfego apresentou o seu *deficit* menor de 9:631$4 (11,31%), havendo um saldo final tambem de réis 9:631$4, ou sejam + 64,72%.

6) EMPRESA DE VIAÇÃO BAIANA DO SÃO FRANCISCO

O serviço dessa Empresa, que vinha sendo realizado a título precário, passou, em 15 de setembro de 1937, a ser feito de acordo com o contrato lavrado com o Governo Federal, em virtude do decreto n. 977, de 20 de julho de 1936.

1) *Vapores em tráfego* :

Durante o ano de 1940 estiveram em tráfego 9 vapores e 8 embarcações auxiliares.

2) *Linhas navegadas* :

Estiveram em tráfego as seguintes linhas :

1 — Linha Joazeiro-Pirapóra	(contratual)	37	viagens
2 — Linha Joazeiro-Barreiras	"	22	"
3 — Linha Joazeiro-Formosa	"	9	"
4 — Linha Joazeiro-São José	"	6	"
5 — Linhas extracontratuais		21	"
		95	viagens

3) *Milhas navegadas e dias de viagem* :

Foram navegadas 98.930 milhas e gastos 2.194 dias de viagens.

4) *Consumos* :

Foram consumidos 43.581.500 quilos de lenha, 19.005 litros de lubrificantes e 819 quilos de estopa.

(*) A porcentagem mudou porque, embora seja o dividendo o mesmo nos dois casos (9:010$3), os divisores são diferentes em 1939 e em 1940.

5) *Transportes* :

Foram conduzidos 5.601 passageiros em 1.ª classe e 4.583 em 2.ª, num total de 10.184 pessoas e transportados 77 animais e 206.805 volumes, com 9.485.243 quilos.

6) *Receitas* :

a) de tráfego :

As receitas de tráfego foram as seguintes : 483:679$5 de passagens, 745:722$7 de cargas, 1:294$9 de animais e 11:748$3 de diversas, dando uma receita total de 1.242:445$4.

b) subvenção :

A Empresa recebeu 371:536$0 de subvenção.

7) *Renda bruta total* :

A renda bruta total foi de 1.613:981$4.

8) *Despesas de custeio* :

As despesas de custeio foram de 1.133:567$5.

9) *Saldo ou deficit* :

A renda de tráfego atingiu a 108:877$9. A renda final foi de 480:413$9.

As condições da Empresa de Viação Baiana do São Francisco pioraram de 1939 para 1940.

Na verdade, realizou a Empresa mais 5 viagens, percorrendo assim, mais 4.418 milhas e gastando mais 121 dias. Transportou, todavia, menos passageiros, de forma que a receita de passagens piorou, baixando de 140:763$2 (22,54%), havendo na receita total uma diferença para menos de 81:726$5 (6,17%).

Recebeu tambem menor subvenção, menos 3:816$0 (1,02%), de forma que a renda bruta total caiu de 85:542$5 (5,03%), e, por outro lado, como as despesas de custeio aumentaram de 65:557$2 (6,14%), o saldo do tráfego foi menor, com uma diferença de 147:283$7 (57,50%) baixando tambem o saldo final de 151:099$7, ou sejam, 23,93%.

7) NAVEGAÇÃO MINEIRA DO RIO SÃO FRANCISCO

Tendo expirado em 7 de janeiro de 1935 o contrato existente entre o Governo do Estado de Minas Gerais e o Governo Federal, lavrado por força do decreto n. 16.562, de 23 de agosto de 1924, continuou o serviço a ser feito até 1939, a título precário, em virtude da autorização de

13 de março de 1936, do Sr. Presidente da República, transmitida a este Departamento pelo ofício da Diretoria Geral de Contabilidade do Ministério da Viação e Obras Públicas, n. 1.514, de 24 de abril desse mesmo ano. Em 1940 a Navegação Mineira não recebeu subvenção alguma.

1) *Vapares em tráfega* :

Estiveram em tráfego 8 vapores durante o ano de 1940.

2) *Linhas navegadas* :

Continuou a Navegação Mineira a realizar regularmente as linhas do seu antigo contrato, tendo feito 3 viagens contratuais (ainda iniciadas em dezembro de 1939), 47 regulares e 24 diversas, distribuidas da seguinte maneira :

1 — Linha Pirapóra-Joazeiro	(contratual)	2 viagens
2 — Linha Pirapóra-Carinhanha	"	1 viagem
3 — Linha Pirapóra-Joazeiro	(regular)	33 viagens
4 — Linha Pirapora-Carinhanha......	"	8 "
5 — Linha Pirapóra-Paracatú	"	6 "
6 — Linhas diversas		24 "
Total		74 "

3) *Milhas navegadas e dias de viagem* :

Foram navegadas 69.456 milhas e nelas gastos 1.458 dias de viagem.

4) *Cansumas* :

A Navegação Mineira consumiu, durante o ano de 1940, 3.623.930 quilos de lenha, 3.537 litros de lubrificantes e 270 quilos de estopa.

5) *Transportes* :

Foram conduzidos 6.299 passageiros, sendo 3.438 em 1.ª classe e 2.861 em 2.ª e transportados 180.302 volumes, pesando 8.420.683 quilos.

6) *Receitas* :

a) de tráfego :

A receita de passageiros foi de 287:204$1 e a de cargas de 533:101$7, perfazendo um total de 820:305$8.

b) de subvenção :

A subvenção recebida foi de 13:936$0 (*).

7) *Renda bruta total* :

A renda bruta total foi de 834:241$8.

8) *Despesas de custeio* :

Foram de 635:603$5 as despesas de custeio.

9) *Saldo ou deficit* :

O tráfego deu um saldo de 184:702$3 e a renda final foi de 198:638$5.

As condições da Empresa de Navegação Mineira do Rio São Francisco pioraram bastante de 1939 para 1940. Realmente, foram realizadas menos 35 viagens e percorridas menos 25.741 milhas.

Os transportes baixaram, quer o de passageiros com menos 3'.404 pessoas (— 35,08%), quer o de cargas com menos 42.539 volumes (— 19,09%) e menos 1.514.057 quilos (— 15,24%).

Daí terem caido todas as receitas : passageiros, menos 177:861$1 (— 38,24%), e cargas, menos 107:189$7 (— 16,74%), com um decréscimo na receita total de 285:050$8 (— 25,79%).

Como foi insignificante a subvenção recebida (apenas 13:936$0) houve nesta parcela uma baixa de 251:016$0 (94,74%), daí resultando uma grande diferença tambem na renda bruta total, com menos 536:066$8, ou sejam, — 39,12%.

As despesas de custeio tambem diminuiram de 205:539$2, ... (24,43%); havendo no saldo de tráfego uma diminuição de 79:511$6 (30,09%), e no saldo final, de 330:527$6 (62,46%).

8) LLOYD BRASILEIRO (Patrimônio Nacional)

A Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro manteve até 17 de junho de 1937 o seu serviço de navegação, de acordo com o contrato lavrado com o Governo Federal, em 28 de junho de 1928, por força do decreto de n. 18.305, de 4 desse mesmo mês e ano, modificado na parte referente à subvenção, pelo decreto n. 19.198, de 2 de maio de 1930, lavrado de acordo com a autorização contida no artigo n. 5, do decreto legislativo n. 5.751 de 27 de dezembro de 1929 e na parte referente às linhas de navegação, pela portaria da Diretoria de Con-

(*) Essa subvenção é referente às três viagens iniciadas em dezembro a que acima se fez menção.

tabilidade do Ministério da Viação e Obras Públicas, n. 848, de 17 de dezembro de 1936.

De 17 de junho de 1937 em diante passou, em virtude do decreto n. 1.708, de 11 do mesmo mês e ano, a ser denominada Lloyd Brasileiro (Patrimônio Nacional), ficando a União Federal responsavel por todo o seu ativo e passivo.

1) *Vapores em tráfego* :

Estiveram em tráfego, durante o ano de 1940, 73 vapores.

2) *Linhas navegadas* :

Manteve o Lloyd Brasileiro, 18 linhas regulares de navegação, nelas realizando 431 viagens.

Alem destas, foram feitas mais 60 viagens diversas, perfazendo um total de 491, assim distribuidas :

1 — Linha da Europa	(regular)	18	viagens
2 — Linha Manáus-Buenos Aires	"	57	"
3 — Belem-Porto Alegre	"	28	"
4 — Linha Belem-São Francisco	"	1	viagem
5 — Linha Penedo-Laguna	"	16	viagens
6 — Linha Rio-Laguna	"	32	"
7 — Linha da Lagoa Mirim	"	43	"
8 — Linha de Mato Grosso	"	22	"
9 — Linha de New York	"	30	"
10 — Linha de New Orleans	"	16	"
11 — Linha de Tutoia	"	15	"
12 — Linha de Sergipe	"	5	"
13 — Linha do Rio da Prata	"	39	"
14 — Linha Recife-Porto Alegre	"	65	"
15 — Linha Rio-Porto Alegre	"	30	"
16 — Linha Aracajú-Porto Alegre	"	2	"
17 — Linha Brasil-Venezuela-New York	"	9	"
18 — Linha da Africa do Sul	"	3	"
19 — Linhas diversas		60	"
Total		491	"

3) *Milhas navegadas e dias de viagem* :

Foram navegadas 2.023.878 milhas em 17.588 dias.

4) *Consumos* :

Consumiu o Lloyd Brasileiro, 238.450.870 quilos de carvão, ... 130.053.089 quilos de óleo, 499.428 litros de lubrificantes e 18.080 quilos de estopa.

5) *Transportes* :

Foram conduzidos 92.978 passageiros, sendo 48.957 em 1.ª classe, 1.153 em 2.ª e 42.868 em 3.ª e transportados 22.026.776 volumes, pesando 1.611.328.317 quilos (inclusive a carga a granel).

6) *Receitas* :

a) de tráfego :

A receita de tráfego foi a seguinte: 24.669:249$4 de passageiros, 235.482:561$1 de cargas e 13.842:273$3 de diversas, perfazendo um total de 273.994:083$8.

b) de subvenção :

O Lloyd Brasileiro não tem mais subvenção, recebendo em 1940 40.000:000$0 de auxílio.

7) *Renda bruta total* :

A renda bruta total foi de 313.994:083$8.

8) *Despesas de custeio* :

Atingiram a 177.274:471$8.

9) *Saldo ou deficit* :

O tráfego deu uma renda de 96.719:612$0, sendo de 136.719:612$0 a renda final.

O Lloyd Brasileiro vem, de ano para ano, melhorando a sua situação econômica no tocante às viagens realizadas.

Assim, fez em 1940 mais 88 viagens que em 1939, percorrendo mais 546.675 milhas (37,01%) em mais 4.245 dias (31,81%).

Aumentou quase todas as suas receitas : passageiros, de ...... 3.146:362$5 (14,62%) e cargas, 104.276:290$4 (79,47%), com um acréscimo de 105.091:660$5 (62,22%), na receita total. O auxílio recebido continuou a ser de 40.000:000$0, sendo, pois, o aumento na renda bruta total de 105.091:660$5 (50,31%).

Como era natural, em virtude do aumento consideravel de dias de viagem, as despesas de custeio tambem cresceram, de 50.909:525$0, (40,29%), havendo, mesmo assim, um acréscimo, no saldo do tráfego, de 54.182:135$5, ou sejam, 127,37%.

O saldo final tambem cresceu de 54.182:135$5 (65,64%).

Torna-se interessante assinalar que as Companhias Comércio e Navegação, Carbonífera Rio-Grandense e a Empresa Nacional de Navegação Hoepcke, conforme se verá adiante, embora com o número de suas viagens aumentado em 1940, e, consequentemente, as suas receitas, tenham os seus saldos diminuidos, em virtude do aumento verificado nas despesas de custeio. Esse fenômeno parece, à primeira vista, devido à alta do combustivel, o que, entretanto, não se pode ter dado, visto o exemplo do Lloyd Brasileiro que, aumentando consideravelmente as suas receitas, teve um acréscimo menor nas despesas de custeio, de forma a haver um aumento sensivel nos saldos de tráfego e final.

Isso vem mostrar como o Lloyd Brasileiro de 1939 para 1940 melhorou a sua situação econômica na parte referente ao tráfego, oferecendo por outro lado maiores vantagens ao público, pois manteve em tráfego durante o segundo desses dois anos 73 vapores, realizando 491 viagens, enquanto no primeiro mantivera apenas 59 vapores, fazendo 403 viagens.

9) COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA

Manteve a Companhia Nacional de Navegação Costeira os seus serviços, em virtude de contrato lavrado em 30 de novembro de 1915, por força do decreto n. 11.774, de 3 do mesmo mês e ano, modificado pelo decreto n. 15.755, de 26 de outubro de 1922, depois, pelo termo de acordo assinado em 9 de novembro de 1922, em seguida, pelo termo aditivo complementar ao do acordo assinado em 8 de maio de 1924 e, finalmente, na parte referente às linhas de navegação, pelo aviso do Sr. ministro da Viação e Obras Públicas, n. 49-G, de 1 de fevereiro de 1929.

1) *Vapores em tráfego* :

Estiveram em tráfego 17 vapores.

2) *Linhas navegadas* :

Manteve a Companhia, as suas 4 linhas contratuais, nelas realizando 131 viagens, alem de 1 extraordinária e 2 extra-contratuais, num total de 134, de acordo com a distribuição abaixo :

1 — Linha Rio Grande-Belem	(contratual)	50 viagens
2 — Linha Sul-Norte (Porto Alegre-Cabedelo)	"	49 "
3 — Linha Porto Alegre-Rio	"	14 "
4 — Linha Imbituba-Rio	"	18 "
5 — Linha Rio Grande-Belem	(extraordinária)	1 viagem
6 — Linha Belem-Rio	(extra-contratual)	1 "
7 — Linha Porto Alegre-Imbituba	"	1 "
Total		134 "

3) *Milhas navegadas e dias de viagem* :

Foram navegadas 605.117 milhas e gastos 4.746 dias de viagem.

4) *Consumos* :

Foram gastos 64.772.500 quilos de carvão, 38.715.071 quilos de óleo, 264.851 litros de lubrificantes e 9.552 quilos de estopa.

5) *Transportes* :

Foram conduzidos 81.256 passageiros, sendo 47.681 em 1.ª classe, 4.638 em 2.ª e 28.937 em 3.ª e transportados 177 animais e 7.062.523 volumes, pesando 408.643.478 quilos.

6) *Receitas* :

a) de tráfego :

De passageiros, 16.516:761$9; de cargas, 48.422:851$930; de animais, 13:665$2 e de diversas, 8.507:943$815, perfazendo um total de 73.461:222$845.

b) de subvenção :

Recebeu a Companhia 6.430:083$069 de subvenção.

7) *Renda bruta total* :

A renda bruta total foi de 79.891:305$914.

8) *Despesas de custeio* :

As despesas de custeio atingiram o valor de 62.120:492$562.

9) *Saldo ou deficit* :

O tráfego deu uma renda de 11.340:730$283, sendo a renda final de 17.770:813$352.

Embora ainda boas, pioraram as condições da Companhia Nacional de Navegação Costeira, do ano de 1939 para o ano de 1940.

Na verdade, realizando praticamente o mesmo número de viagens (mais 3 apenas, 2,29%) e percorrendo quase o mesmo número de milhas, pois a diminuição verificada foi somente de 1,23%, as receitas apresentaram, quase todas, sensiveis baixas. Assim é que a de passageiros diminuiu de 681:971$4 (3,96%), a de cargas de 3.630:633$143 (6,97%), e a de diversas de 2.900:554$441 (25,42%). Daí ter decrescido a receita total de 7.210:366$684 (8,94%) e, como a quota de subvenção recebida tambem foi um pouco menor, com menos 323:467$513 (4,79%), a renda bruta total caiu de 7.533:834$197 (8,62%). Por outro lado cresceram as despesas de custeio de .... 3.639:186$271 (6,22%), havendo, portanto, fortes diminuições nos saldos de tráfego e final. O primeiro baixou de 10.849:552$955 (48,89%) e o segundo, de 11.173:020$468 (38,60%).

(10) LLOYD NACIONAL SOCIEDADE ANÔNIMA

O Lloyd Nacional Sociedade Anônima, terminou o seu contrato com o Governo Federal em 8 de janeiro de 1933, continuando, entretanto, a ter os seus serviços controlados por este Departamento.

1) *Vapores em tráfego* :

Estiveram em tráfego 20 vapores.

2) *Linhas navegadas* :

Manteve o Lloyd Nacional 9 linhas regulares de navegação, nelas realizando 219 viagens, alem de 22 diversas, a saber :

1 — Linha Porto Alegre-Cabedelo	(regular)	33	viagens
2 — Linha Antonina-Belem	"	11	"
3 — Linha Porto Alegre-Recife	"	7	"
4 — Linha Porto Alegre-Rio	"	49	"
5 — Linha Rio-Ponta d'Areia	"	45	"
6 — Linha Imbituba-Rio	"	39	"
7 — Linha Rio-São Mateus	"	4	"
8 — Linha Rio-Vitória	"	5	"
9 — Linha Rio-Itapemirim	"	16	"
10 — Linhas diversas		22	"
Total		231	"

3) *Milhas navegadas e dias de viagem* :

Foram navegadas 508.709 milhas em 5.607 dias.

4) *Consumos* :

Consumiram-se 49.551.674 quilos de carvão, 8.549.712 quilos de óleo, 248.270 litros de lubrificantes e 11.581 quilos de estopa.

5) *Transportes* :

Foram conduzidos 11.374 passageiros, sendo 11.372 de 1.ª classe e 2 de 2.ª e transportados 5.431.736 volumes, pesando 396.921.668 quilos.

6) *Receitas* :

a) de tráfego :

A receita de passageiros foi de 2.929:957$6, a de cargas, de réis 41.287:591$8 e a de diversas de 368:352$550, perfazendo um total de 44.585:901$950.

b) de subvenção :

O Lloyd Nacional S. A. não é subvencionado.

7) *Renda bruta total* :

A renda bruta total é a própria renda do tráfego, uma vez que a Sociedade Anônima Lloyd Nacional não é subvencionada, isto é ...... 44.585:901$950.

8) *Despesas de custeio* :

As despesas de custeio foram de 39.002:630$250.

9) *Saldo ou deficit* :

O saldo final do Lloyd Nacional S. A. (que é o mesmo que o do tráfego) foi de 5.583:271$7.

De 1939 para 1940 o Lloyd Nacional S. A. aumentou consideravelmente os seus saldos de tráfego e final.

Torna-se interessante assinalar que essa circunstância só teve lugar pelo fato de haverem diminuido muito as despesas de custeio, pois, nas receitas, houve uma queda bastante sensivel. Vejamos :

Realizou a Sociedade menos 9 viagens (3,75%), percorrendo menos 26.009 milhas (— 4,86%).

Conduziu um número bem maior de passageiros (mais 5.737, isto é, 101,77%), tendo, entretanto, transportado menor quantidade de cargas.

Daí resultou crescer a receita de passageiros de 1.547:714$4 (111,97%), e diminuir a de cargas de 7.246:347$3 (14,93%). Essas alterações produziram na receita total e na renda bruta total (que são iguais por não ser a Sociedade subvencionada) uma baixa de 5.809:158$350 (11,53%).

Em virtude, porem, da diminuição de 7.945:338$428 (16,92%) nas despesas de custeio, os saldos cresceram bastante, conforme ficou assinalado acima.

Assim, quer o de tráfego, quer o saldo final, aumentaram de 2.136:180$078, isto é, 61,97%.

11) COMPANHIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO

A Companhia Comércio e Navegação manteve os seus serviços, em 1940, de acordo com o contrato lavrado com o Governo Federal, em 8 de abril de 1921, em virtude do decreto n. 14.734, de 21 de março do mesmo ano, e modificado, na parte referente ao número de viagens, pela portaria da Diretoria Geral de Contabilidade do Ministério da Viação e Obras Públicas, n. 711, de 13 de setembro de 1935.

1) *Vapores em tráfego* :

Estiveram em tráfego 22 vapores.

2) *Linhas navegadas* :

Realizou a Companhia as suas viagens contratuais e várias outras extraordinárias e extra-contratuais, assim distribuidas :

1 — Linha Santos-Belem	(contratual)	12	viagens
2 — Linha Rio-Porto Alegre	"	19	"
3 — Linha Santos-Belem	(extraordinária)	14	"
4 — Linha Rio-Porto Alegre	"	99	"
5 — Linhas extra-contratuais		105	"
Total		249	"

3) *Milhas navegadas e dias de viagem* :

Foram percorridas 645.086 milhas em 6.314 dias.

4) *Consumos* :

Consumiram-se 72.756.163 quilos de carvão, 4.206.085 quilos de óleo, 78.530 litros de lubrificantes e 6.763 quilos de estopa.

5) *Transportes* :

A Companhia só possue navios cargueiros, tendo transportado 531 animais e 6.981.292 volumes, pesando 644.886.829 quilos.

6) *Receitas* :

A Companhta não é subvencionada, de forma que só é levada em conta a receita de tráfego, que foi a seguinte : cargas, ... 48.693:531$630, animais, 81:315$2, num total de 48.774:846$830.

7) *Renda bruta total* :

A renda bruta total é a própria receita total, 48.774:846$830.

8) *Despesas de custeio* :

Atingiram a 29.273:621$870.

9) *Saldo ou deficit* :

O saldo final foi de 19.501:224$960.

O movimento financeiro da Companhia Comércio e Navegação piorou de 1939 para 1940, realizando maior número de viagens .... (+ 2,89%) e aumentando bastante a sua receita total, de réis .... 3.903:855$560 (8,70%) assim como a renda bruta total que é igual a esta (pois a Companhia não é subvencionada), teve os seus saldos diminuidos, em virtude do aumento de 6.373:603$480 (27,83%) verificado nas despesas de custeio. Assim é que o saldo do tráfego e final, que são iguais, cairam de 2.469:747$920, ou sejam, menos 11,24%.

12) COMPANHIA CARBONÍFERA RIO-GRANDENSE

A Companhia Carbonífera Rio-Grandense não tem contrato com o Governo Federal, gozando, entretanto, os seus navios das regalias de paquetes, em virtude das autorizações do senhor ministro da Viação e Obras Públicas, contidas nos Avisos ns. 1.053 e 1.764, respectivamente de 7 de maio e 26 de agosto de 1936, tendo sido o seu programa de linhas de navegação aprovado pela portaria do Sr. ministro da Viação e Obras Públicas, n. 530, de 3 de agosto de 1936.

1) *Vapores em tráfego* :

Estiveram em tráfego 9 vapores.

2) *Linhas navegadas* :

Manteve a Companhia as duas linhas constantes do seu programa nelas realizando 23 viagens regulares e 35 extraordinárias, tendo ainda realizado 4 viagens fora desse programa.

1 — Linha Porto Alegre-Tutoia	(regular)	11 viagens
2 — Linha Porto Alegre-Cabedelo	"	12 "
3 — Linha Porto Alegre-Tutoia	(extraordinárias)	17 "
4 — Linha Porto Alegre-Cabedelo	"	18 "
5 — Linha Rio-Porto Alegre	(diversas)	4 "
Total		62 "

3) *Milhas navegadas e dias de viagem* :

Foram navegadas 271.995 milbas em 2.582 dias.

4) *Consumos* :

Consumiram-se 38.864.461 quilos de carvão, 360 quilos de lenha 28.177 litros de lubrificantes e 4.537 quilos de estopa.

5) *Transpartes* :

Foram transportados 5.210.717 volumes, pesando 350.042.965 quilos.

6) *Receitas* :

Não sendo a Companhia subvencionada e não tendo conduzido os seus vapores nem passageiros, nem animais, nem diversos, toda a sua renda proveio exclusivamente da carga transportada, sendo, pois, a receita de tráfego igual à de carga, no valor de 40.049:491$480.

7) *Renda bruta total* :

Tambem foi de 40.049:491$480.

8) *Despesas de custeia* :

As despesas de custeio chegaram a 24.222:480$041.

9) *Saldo au deficit* :

O saldo final foi de 15.827:011$439.

Verificou-se em 1940 com a Companhia Carbonífera Rio-Grandense o mesmo que com a Companhia Comércio e Navegação, isto é, embora aumentando as suas receitas, teve os saldos diminuidos. Na verdade, mesmo fazendo mais 5 viagens (8,77%) e tendo crescido a receita total

(que é igual à renda bruta total, por não ser a Companhia subvencionada) de 1.651:306$390 (4,30%), os saldos cairam de 1.177:153$871 (6,92%), em virtude de haverem aumentado as despesas de custeio de 2.828:460$261, isto é, 13,22%.

13) EMPRESA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO HOEPCKE

O contrato da Empresa Nacional de Navegação Hoepcke, celebrado em 21 de maio de 1910, por força do decreto n. 7.954, de 14 de abril do mesmo ano, expirou em 10 de janeiro de 1933. Dessa data em diante, entretanto, continuou a Empresa a ter os seus serviços controlados por este Departamento, até que, por despacho de 3 de julho de 1937, o Sr. ministro da Viação e Obras Públicas deferiu um requerimento da mesma Empresa, solicitando lhe fossem concedidas as regalias de paquetes para seus vapores.

1) *Vapores em tráfego* :

Estiveram em tráfego os seus 3 vapores.

2) *Linhas navegadas* :

Foram mantidas as seguintes linhas :

1 — Linha Laguna-Rio	(regular)	19	viagens
2 — Linha Florianópolis-Rio	"	48	"
3 — Linha Laguna-Florianópolis	(diversas)	3	"
Total		70	"

3) *Milhas navegadas e dias de viagem* :

Foram navegadas 65.084 milhas em 940 dias.

4) *Consumos* :

Consumiram-se, durante o ano de 1940, 6.894.000 quilos de carvão, 91.000 quilos de lenha, 10.340 litros de lubrificantes e 999 quilos de estopa.

5) *Transportes* :

Foram conduzidos 5.803 passageiros, sendo 2.561 em 1.ª classe, 3.242 em 3.ª e transportados 1.014.454 volumes, pesando 53.405.886 quilos.

6) *Receitas* :

Foram as seguintes : 499:951$7 de passageiros, 4.850:758$6 de cargas e 175:600$7 de diversas, num total de 5.526:311$0.

A Empresa não é subvencionada.

7) *Renda bruta total* :

Foi a mesma que a receita total, isto é, 5.526:311$0, por não receber a Empresa subvenção alguma.

8) *Despesas de custeio* :

Ascenderam a 5.931:380$5.

9) *Saldo ou deficit* :

A Empresa apresentou um *deficit* de 405:069$5.

A Empresa Nacional de Navegação Hoepcke realizou em 1940 mais 7 viagens (11,11%), percorrendo mais 3.344 milhas (5,42%), gastando mais 1.081.000 quilos de carvão (18,60%) e 47.500 quilos de lenha (109,19%).

Assim, embora aumentando a receita de passageiros de 49:492$2 (10,99%), a de cargas de 35:624$3 (0,74%) e a de diversas de .... 114:147$9 (185,75%) e, consequentemente, a receita total e a renda bruta total de 199:264$4 (3,74%), apresentou a Empresa um *deficit*, em virtude do aumento de 636:616$2 (12,02%) nas despesas de custeio.

Assim, a diferença entre os saldos do tráfego e final, em 1939, para os *deficits* em 1940, foi de 437:351$8, ou sejam, menos 1.354,77%.

14) ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA

A estatística da Estrada de Ferro Santa Catarina é feita por gozarem os seus vapores das regalias de paquetes.

1) *Vapores em tráfego* :

Estiveram em tráfego 1 vapor, 1 rebocador e 7 embarcações auxiliares.

2) *Linhas navegadas* :

Manteve a Estrada de Ferro Santa Catarina uma única linha, entre Blumenau e Itajaí, tendo nela realizado 161 viagens.

3) *Milhas navegadas e dias de viagem* :

Foram navegadas 11.431 milhas em 322 dias.

4) *Consumos* :

Foram consumidos 1.981.878 quilos de lenha, 991 litros de lubrificantes e 161 quilos de estopa.

5) *Transportes* :

Conduziu a Estrada 436 passageiros, sendo 39 em 1.ª classe e 397 em 2.ª e transportou 7 animais e 25.422 volumes, pesando 12.142.190 quilos.

6) *Receitas* :

Só houve receita de tráfego, visto como a Estrada não é subvencionada, sendo 971$7 de passageiros, 156:087$3 de cargas, 103$6 de animais e 2:391$4 de diversos, num total de 159:554$0.

7) *Renda bruta total* :

Foi a mesma que a receita total, isto é, 159:554$0.

8) *Despesas de custeio* :

As despesas de custeio atingiram a 223:720$515.

9) *Saldo ou deficit* :

A Estrada apresentou um *deficit* de 64:166$515.

As condições financeiras da Estrada de Ferro Santa Catarina, que no ano de 1939 já eram más, ainda pioraram em 1940.

Na verdade, realizou a Estrada mais 8 viagens (5,23%), percorrendo mais 564 milhas (5,19%), diminuindo, entretanto, o transporte de cargas (sua principal receita), quer em número de volumes, menos 13.887 (— 35,33%), quer em quilos, menos 1.358.440 (— 10,06%). Assim, a receita de cargas caiu de 5:442$8 (3,37%) e a receita total de 5:805$2, (3,51%). A renda bruta total tambem baixou desses mesmos valores, visto não ser a Estrada subvencionada.

As despesas de custeio tambem diminuiram de 3:514$186 (1,55%) mas, como essa diminuição foi inferior à queda das receitas, o *deficit* ainda aumentou de 2:291$014, ou sejam, 3,70%.

15) COMPANHIA DE VIAÇÃO SÃO PAULO-MATO GROSSO

A Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso continuou os seus serviços em 1940, em virtude do contrato lavrado com o Governo, em 24 de março de 1933, por força do decreto n. 22.366, de 17 de janeiro do mesmo ano.

1) *Vapores em tráfego* :

Estiveram em tráfego 5 vapores.

2) *Linhas navegadas* :

Manteve a Companhia as três linhas previstas no seu contrato, nelas realizando 84 viagens, sendo 72 contratuais e 12 extraordinárias, distribuidas do seguinte modo :

1 — Linha Jupiá-Guaira	(contratual)	48 viagens
2 — Linha Ivinheima-Brilhante	"	12 "
3 — Linha Rio Pardo-Anhanduí	"	12 "
4 — Linha Jupiá-Guaira	(extraordinária)	12 "
Total		84 "

3) *Milhas navegadas e dias de viagem* :

Foram navegadas 30.437 milhas em 594 dias de viagem.

4) *Consumos* :

Foram consumidos 1.050 quilos de óleo, 3.963.310 quilos de lenha, 4.301 litros de lubrificantes e 207 quilos de estopa.

5) *Transportes* :

Foram conduzidos 1.215 passageiros, sendo 527 em 1.ª classe, e 688 em 2.ª e transportados 48.978 volumes, pesando 1.617.052 quilos.

6) *Receitas* :

a) de tráfego :

As receitas de tráfego foram as seguintes : 91:699$2 de passageiros, 108:656$1 de cargas e 180:618$4 de diversas, num total de 380:973$7.

b) de subvenção :

Recebeu a Companhia 150:000$0 de subvenção.

7) *Renda bruta total* :

A renda bruta total foi de 530:973$7.

8) *Despesas de custeio* :

As despesas de custeio foram de 375:453$0.

9) *Saldo ou deficit* :

O tráfego deu um saldo de 5:520$7, havendo um saldo final de 155:520$7, graças ao auxílio da subvenção.

A Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso melhorou extraordinariamente sua situação de 1939 para 1940, pois, realizando praticamente o mesmo número de viagens nos dois anos, com uma menos em 1940, conseguiu aumentar os seus transportes, diminuindo os consumos. Assim, é que conduziu mais 112 passageiros (10,15%) e transportou mais 12.534 volumes (34,39%), com mais 216.218 quilos .. (15,43%). Daí o acréscimo de 11:759$2 (14,71%) na receita de passageiros, 20:060$3 (22,64%), na de cargas e ainda 9:505$3 (5,55%) na de diversas, havendo como consequência o aumento de 41:324$8 (12,17%) na receita total.

A renda bruta total cresceu dessa mesma quantidade, visto não ter havido diferença na quota de subvenção.

As despesas de custeio é que sofreram grande baixa, de 81:101$0, isto é, 17,76%, em virtude de diminuição dos consumos, de vez que a Companhia que em 1939 tivera um *déficit* no tráfego de 116:905$1, passou a ter um saldo de 5:520$7, com um aumento, portanto, de 122:425$8 (104,72%). O saldo final tambem cresceu de 122:425$8 (visto como a subvenção recebida foi a mesma nos dois anos), ou sejam, 369,92%.

Rio de Janeiro, 27 de janeiro de 1942.

JOSÉ CARLOS DE CHERMONT
Inspetor S. L.

S FISCALIZADAS

COM	CARGAS — Peso em quilos	Passag	…UTA L …B)	DESPESAS DE CUSTEIO (D)	SALDO OU DEFICIT — DE TRÁFEGO (A — D)	SALDO OU DEFICIT — FINAL (C — D)
Nav. Aut	344.296	12:7	9$540	133:526$000	— 98:936$460	— 2:936$460
Arag. To	6.219.509	195:3	2$700	616:754$100	+ 66:441$300	+ 307:288$600
Mamoré-(	570.864	35:9	9$700	249:065$600	— 144:833$100	+ 133:874$100
Nav. São	21.630.983	221:3	6$400	855:250$000	+ 931:777$600	+ 1.262:416$400
Fluvial L	490.250	42:9	3$320	124:821$400	— 75:484$600	+ 24:511$920
Baiana S	9.485.243	483:6	1$400	1.133;567$500	+ 108:877$900	+ 480:413$900
Mineira S	8.420.683	287:2	1$800	635:603$500	+ 184:702$300	+ 198:638$300
Loide Br	1.611.328.317	24.669:2	3$800	177.274:471$800	+ 96.719:612$000	+ 136.719:612$00
Com. e N	644.886.829	—	6$830	29.273:621$870	+ 19.501:224$960	+ 19.501:224$960
Loide Na	396.921.668	2.929:9	1$950	39.002:630$250	+ 5.583:271$700	+ 5.583:271$700
Navegaç	408.643.478	16.516:7	5$914	62.120:492$562	+ 11.340:730$283	+ 17.770:813$352
São Paul	1.617.052	91:6	3$700	375:453$000	+ 5:520$700	+ 155:520$700
E. F. S.	12.142.190	9	4$000	223:720$515	— 64:160$515	— 64:166$515
Navegaç	53.405.886	499:9	1$000	5.931:380$500	— 405:069$500	— 405:069$500
Carbonífe	350.042.965	—	1$480	24.222:480$041	+ 15.827:011$439	+ 15.827:011$439
TO	3.526.150.213	45.987:8	3$534	342.172:838$638	+ 149.480:680$007	+ 197.492:424$896

P

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS DURANTE O ANO DE 1940

COMPANHIAS	TONELAGEM DE CARGA OFERECIDA	VIAGENS			CONSUMOS					TRANSPORTES						
					COMBUSTÍVEIS (KGS.)			LUBRIFICANTES (LTS.)	ESTOPA (KGS.)	PASSAGEIROS				ANIMAIS	CARGAS	
		NÚMERO	DIAS	MILHAS NAVEGADAS	Carvão	Óleo	Lenha			1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	Total		N. Volumes	Peso em quilos
Nav. Autazes	2,400	24	138	15.600	—	—	2 270 000	1 070	24	1 099	—	561	1,660	103	6.089	344 296
Arag. Tocantins	7,364	125	1,427	86 560	—	150,216	1 003 147	10 896	1,147	4 675	—	2 191	6,866	—	117,825	6 219 500
Mamoré-Guaporé	1,323	23	467	21 774	–	—	1 531 850	1 709	71	155	—	336	491	33	13,779	570 864
Nav. São Luís	32 352	215	1 325	62,014		228,308		11 625	316	7,047		—	7,047	—	373 721	21 030 983
Fluvial Ltda.	6 940	52	208	10 712		—	2 191 400	1,040	627	3 302		6,467	9,769	—	8 274	490 250
Baiana S. Francisco	7,078	95	2 104	98 030	—	—	43 581,500	10,005	810	5 601	4,583	—	10.154	77	206 805	9 485 243
Mineira São Francisco	3 350	74	1,458	69,450	—	—	3 623,030	3,537	270	3,438	2,861	—	6 299	—	180 302	8 420,683
Loide Brasileiro	1 850 840	491	17,588	2,023 878	238 450,870	130 053,089	—	499,428	18,080	48,057	1,153	42,868	92,978	—	22 026 776	1 611 328 317
Com. e Navegação	654,024	240	6,314	645,086	72 756,103	4,206,085	—	78,530	6,763	—	—	—	—	531	6 981 292	641 886 829
Loide Nacional	348,800	231	5 807	508 709	49.551,674	8,549,712	—	248 270	11 581	11,372	—	2	11,374	—	5,431 736	396 921,608
Navegação Costeira	320,660	134	4,746	605 117	64 772 500	38 715,071	—	261,851	9 552	47 681	4 638	28,937	81 256	177	7 062,523	408 643,478
São Paulo-Mato Grosso	3,460	84	594	30,437	–	1,050	3 963 310	4,301	207	527	688	—	1,215	—	48 078	1,617,052
E. F. S. Catarina	14,870	161	322	11,431	—	—	1 981 878	991	161	39	397	—	436	7	25 422	12 142,190
Navegação Hoepcke	29,660	70	940	65,054	6,894 000	—	91,000	10,340	999	2,561	—	3,242	5 803	—	1,014 454	53 405 886
Carbonífera	294,878	62	2 582	271,995	38,864,461	—	360	28,177	4,537	—	—	—	—	—	5 210 717	350 042 065
TOTAIS	3,607,799	2,090	45,910	4,526,813	471,289,668	181,900,531	60,238,375	1,186,770	55,154	136,454	14 320	84,604	235,378	928	48 708,691	3,526,150 213

COMPANHIAS	RECEITAS						RENDA BRUTA TOTAL	DESPESAS DE CUSTEIO	SALDO OU DEFICIT	
	DE TRÁFEGO					QUOTAS DE SUBVENÇÃO (B)	(C = A + B)	(D)	DE TRÁFEGO (A — D)	FINAL (C — D)
	Passageiros	Cargas	Animais	Diversas	Total (A)					
Nav. Autazes	12:705$000	12:690$540	1:101$000	7:793$000	34:589$540	96:000$000	130:589$540	133:526$000	— 98:936$460	— 2:936$460
Arag. Tocantins	195:398$700	477:688$900	—	10:107$800	683:195$400	240:847$300	924.042$700	616:754$100	+ 66:441$300	+ 307.288$600
Mamoré-Guaporé	35:990$400	64:014$600	1:208$600	3:009$900	104:232$500	278:707$200	382:939$700	249:065$600	— 144:833$100	+ 133:874$100
Nav. São Luís	221:318$700	1565:708$900	—	—	1 787:027$600	330:638$800	2.117 666$400	855.250$000	+ 931:777$600	+ 1 262:416$400
Fluvial Ltda.	42:918$800	5:029$300	—	1:358$700	49:336$800	99:996$520	140:333$320	124:821$400	— 75.484$600	+ 15 511$920
Baiana S. Francisco	483:679$700	745:722$700	1:294$900	11:748$300	1 242:445$400	371:536$000	1.613.981$400	1.133,567$500	+ 105:877$900	+ 480 413$900
Mineira São Francisco	287:204$100	533:101$700	—	—	820:305$800	13:936$000	834:241$800	635:603$500	+ 184 702$300	+ 198 638$300
Loide Brasileiro	24,669:249$400	235 482:561$100	—	13.842:273$300	273,904:083$800	40,000:000$000	313,994:083$800	177,274:471$500	+ 96.719:612$000	+ 136 719.612$300
Com. e Navegação	—	48,693:531$630	81:315$200	—	48,774:846$830	—	48,774.846$830	29,273.621$870	+ 19.501:224$960	+ 19 501.224$960
Loide Nacional	2.929:057$600	41,287.591$800	—	368:352$550	44 585:901$950	—	44,585:901$950	39.002:630$250	+ 5.583 271$700	+ 5.583:271$700
Navegação Costeira	10 510:761$300	48,422:851$930	13.665$200	8,507:943$815	73,461:222$845	6.430:083$069	79,891:305$914	62,120:492$562	+ 11.340:730$283	+ 17 770.813$[illegible]
São Paulo-Mato Grosso	91:699$200	103:656$100	—	180:618$400	380:973$700	150:000$000	530:973$700	375 453$000	+ 5:520$700	+ 155:520$700
E. F. S. Catarina	971$700	156:087$300	103$600	2:391$400	159:554$000	—	159:554$000	223:720$515	— 64:166$515	— 64:166$515
Navegação Hoepcke	499:951$700	4,850:758$600	—	175:600$700	5,526:311$000	—	5.526:311$000	5 931:380$500	— 405:069$500	— 405:069$500
Carbonífera	—	40,049:491$480	—	—	40 049:491$480	—	40,049:491$480	24,222.480$041	+ 15.827:011$439	+ 15 827:011$439
TOTAIS	45,987:845$700	422,455:486$580	98:988$500	23,111:197$565	491,653:518$645	48,011:744$889	539,665:263$534	342,172:838$638	+ 149,480:680$007	+ 197 492:424$896

MOVIMENTO GERAL DO TRÁFEGO DE TODAS AS COMPANHIAS FISCALIZADAS DURANTE O ANO DE 1940

ESPECIFICAÇÕES		VALORES
Embarcações em tráfego		118
Tonelagem de carga oferecida		3.607.799
Viagens	número	2.090
	dias	45.910
	milhas navegadas	4.526.813
CONSUMO:		
Combustiveis (kg.)	carvão	471.289.668
	lenha	60.238.375
	óleo e derivados	181.909.531
	lubrificantes (lt.)	1.186.770
	Estopa (kg.)	55.154
TRANSPORTES:		
passageiros	1ª classe	136.454
	2ª classe	14.320
	3ª classe	84.604
	total	235.378
Animais		928
Cargas	número de volumes	48.708.691
	peso em quilos	3.526.150.213
RECEITAS:		
De tráfego	passageiros	45.937:845$700
	cargas	422.455:486$580
	animais	98:988$500
	diversas	23.111:197$865
	total (A)	491.653:518$645
quotas de subvenção (B)		48.011:744$889
Renda bruta total (C=A+B)		539.665:263$534
Despesas de custeio (D)		342.172:838$638
Saldo ou déficit	de tráfego (A–D)	+ 149.480:680$007
	final (C–D)	+ 197.492:424$896

COEFICIENTES DO TRÁFEGO, POR VIAGEM E POR MILHA, DE TODAS AS COMPANHIAS, DURANTE O ANO DE 1940

ESPECIFICAÇÕES		POR VIAGEM	POR MILHA
CONSUMO:			
combustíveis (kg.)	carvão	225.497,4	104,111
	lenha	28.822,2	13,307
	óleo e derivados	87.038,0	40,185
	lubrificantes (lt.)	567,8	0,262
	estopa (kg.)	26,4	0,012
Transportes:			
passageiros		112,6	0,052
animais		0,4	0
Cargas	número de volumes	23.305,6	10,760
	peso em quilos	1.687.153,2	778,948
RECEITAS:			
De tráfego	passageiros	22:003$754	10$159
	cargas	202:131$812	93$323
	animais	47$363	$022
	diversas	11:057$989	5$105
	total (A)	235:240$918	108$609
Renda bruta total (incl. subvenção) (B)		258:213$045	119$215
Despesas de custeio (C)		163:719$062	75$588
Saldo ou deficit	de tráfego (A–C)	+ 71:521$856	+ 33$021
	final (B–C)	+ 94:493$983	+ 43$627

1931-1940

				SALDO OU DEFICIT	
Total (A)	QUOTAS DE SUBVENÇÃO (B)	RENDA BRUTA TOTAL (C = A + B)	DESPESAS DE CUSTEIO (D)	DE TRÁFEGO (A — D)	FINAL (C — D)
213.439:851$933	29.956:894$371	243.396:773$304	179.971:241$136	+ 33.468:610$797	+ 63.425:532$168
170.852:817$914	27.957:210$256	198.810:028$170	146.777:051$321	+ 24.075:766$593	+ 52.032:976$849
171.751:481$098	29.322:722$394	201.074:203$592	163.147:569$930	+ 8.603:911$168	+ 38.362:172$322
182.533:878$824	29.698:763$382	214.232:642$206	163.297:716$584	+ 19.256:162$240	+ 50.934:925$622
251.427:495$721	25.669:983$920	277.097:479$641	197.507:519$410	+ 53.919:976$581	+ 79.589:960$501
298.545:171$483	23.905:443$632	327.450:615$315	226.934:558$444	+ 71.610:613$309	+ 100.516:056$871
362.888:763$249	31.536:714$931	394.425:478$180	268.762:095$396	+ 94.126:667$853	+ 125.663:382$784
372.095:184$693	52.916:548$330	425.011:733$023	183.933:330$120	+ 88.161:854$573	+ 141.078:402$903
403.466:561$029	53.103:254$902	456.569:815$931	295.090:980$900	+ 108.375:580$129	+ 161.478:835$031
491.653:518$645	48.011:744$889	539.665:263$534	342.172:838$638	+ 149.480:680$007	+ 197.492:424$796

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS DURANTE O DECÊNIO 1931-1940

ANOS	VIAGENS			CONSUMOS				
	NÚMERO	DIAS	MILHAS NAVEGADAS	COMBUSTIVEIS (KGS.) Carvão	Óleo	Lenha	LUBRIFICANTES (LTS.)	ESTOPA
1931.	1.944	41.173	4.273.375	461.160.838	96.684.060	122.147.428	931.223	64 148
1932	1.669	36.526	3.444.536	399.408.301	82.605.604	177.760.604	678.951	50.239
1933.	1.805	38.525	3.673.950	426.308.069	90.225.470	134 366.646	742.409	56.213
1934........	1.811	38.376	3.553.925	387.022.020	90 558.437	142 190.523	770.310	63.069
1935.......	1.738	37.106	3.428.489	384.028.478	84.314 927	141.880.974	699 394	46.160
1936.......	1.985	41.003	3.968.274	418.379.356	109.241.837	170.207.181	838.369	49.186
1937.	2.927½	48 437	4.353.429	452.390 181	100.613 988	223.868.168	790.255	51.295
1938	2.307	48.960	4.561.579	440.788.835	110.658.300	229.360.828	987.757	51.162
1939.......	2.284	48.904	4.532.349	435.586.842	107.225.639	260 401.976	994.756	48.796
1940........	2.090	45.910	4 526.813	475.289.668	181.909.531	60.238.375	1.186.770	55.154

ANOS	TRANSPORTES				RECEITAS — DE TRÁFEGO				
	PASSAGEIROS	ANIMAIS	CARGAS N.º Volumes	Peso em quilos	Passageiros	Cargas	Animais	Diversas	Total (A)
1931.	246 276	3 693	36.618.290	2.412.097.540	27 114:082$267	177.092:914$261	83:127$649	9.149.127$756	213.439:551$033
1932	245.578	1 524	32 719.074	1.943.031.458	25.556:531$000	133 343:659$989	39.873$967	11.914.750$050	170.862:817$914
1933.	232.930	3 149	30 950.951	2.022.979.877	25.843:629$804	134 576:672$041	72:603:670	11.258:575$583	171 751:481$098
1934........	243.708	2 617	36 717 742	2.233.593 907	27.096:926$476	143 020.340$658	45:933$000	14.362 678$690	182.533:878$824
1935.......	216.312	3.512	33.484.706	2.223.566.335	31.446.800$166	200.865:269$178	95:947$250	19 019 679$127	251.427:405$721
1936.......	252.551	5.106	40 532.066	2.537.638.261	55 278.553$219	238.379 659$403	222:104$800	21.681 851$061	298.545.171$483
1937.	482 828	3.396	46 612.593	2.934.480.362	40.759.538$090	295.495:508$165	198:008$500	26.435:708$185	362 888 763$249
1938	268.264	3.389	46 287.591	2.908 744.443	41.609:953$800	302.651 898$694	170:803$900	27.656:728$209	372.096:184$603
1939.......	260.125	4 584	18 089.559	3.143.511.457	43.934 015$000	330 792 891$075	220.529$500	28.519:014$850	403 466:561$029
1940........	235.378	928	48.768.091	3.526.150.213	45.987.845$700	422.455 486$580	98:988$500	23.111:197$865	491.653:518$645

ANOS	RECEITAS — QUOTAS DE SUBVENÇÃO (B)	RENDA BRUTA TOTAL (C = A + B)	DESPESAS DE CUSTEIO (D)	SALDO OU DEFICIT — DE TRÁFEGO (A — D)	FINAL (C — D)
1931.	29.956:891$371	243.396:773$304	179.971:241$136	+ 33.468:610$797	+ 63.425:532$168
1932	27.957:210$256	198.810:028$170	146.777.051$321	+ 24.075:766$593	+ 52.032 976$849
1933.	29.322:722$394	201.074:203$592	163.147:560$930	+ 8.603.911$168	+ 38.362:172$322
1934........	29.698:763$382	214.232.642$206	163.297:716$584	+ 19 256:162$240	+ 50.934:925$622
1935.......	25.669:983$920	277.097:479$811	197.507:519$110	+ 53.919:976$581	+ 79.589:960$501
1936.......	23.905:443$632	327.450.615$315	226 934:558$444	+ 71.610:613$309	+ 100.516:056$871
1937.	31.536.714$931	394.425:478$180	268.762 095$396	+ 94.126:687$853	+ 125.663:382$781
1938	52.916:548$330	425.011:733$023	183.933:330$120	+ 88.161:854$573	+ 141.078:402$903
1939.......	53.103:254$902	456.569:815$931	295 090 080$900	+ 108.375:580$129	+ 161 478 835$031
1940........	18 011:744$889	539.665:263$534	342 172:838$638	+ 149.480:680$007	+ 197.492 421$796

QUADRO COMPARATIVO DO MOVIMENTO GERAL DE TODAS AS COMPANHIAS, NO BIÊNIO 1939-1940

ESPECIFICAÇÕES		1939	1940	AUMENTO OU DIFERENÇA	
				EM QUANTIDADE	EM PERCENTAGEM
Viagens	número	2.284	2.090	— 194	— 8,49
	dias	48.904	45.910	— 2.994	— 6,12
	milhas navegadas	4.532.349	4.526.813	— 5.536	— 0,12
Consumo:					
combustíveis: — (kg.)	carvão	435.586.842	471.289.668	+ 35.702.826	+ 8,20
	lenha	260.401.976	60.238.375	— 200.163.601	— 76,87
	óleo e derivados	107.225.639	181.909.531	+ 74.683.892	+ 69,65
	lubrificantes (lt.)	994.756	1.186.770	+ 192.014	+ 19,30
	estopa (kg)	48.796	55.154	+ 6.358	+ 13,03
Transportes	passageiros	260.125	235.378	— 24.747	— 9,51
	animais	4.584	928	— 3.656	— 79,75
	cargas:				
	número de volumes	48.089.559	48.708.691	+ 619.132	+ 1,29
	peso em quilos	3.143.511.457	3.526.150.213	+ 382.638.756	+ 12,17
Receitas:					
de tráfego	passageiros	43.934:045$600	45.987:845$700	+ 2.053:800$100	+ 4,67
	cargas	330.792:891$073	422.455:486$580	+ 91.662:595$507	+ 27,71
	animais	220:529$500	98:988$500	— 121:541$000	— 55,11
	diversas	28.519:094$856	23.111:197$645	— 5.407:896$991	— 18,96
	Total (A)	403.466:561$029	491.653:518$645	+ 88.186:957$616	+ 21,86
	quotas de subvenção (B)	53.103:254$902	48.011:744$889	— 5.091:510$013	— 9,59
Renda bruta total (C = A + B)		456.569:815$931	539.665:263$534	+ 83.095:447$603	+ 18,20
Despesas de custeio (D)		295.090:980$900	342.172:838$638	+ 47.081:857$738	+ 15,95
Saldo ou deficit	de tráfego (A — D)	+ 108.375:580$129	+ 149.480:680$007	+ 41.105:099$878	+ 37,93
	final (C — D)	+ 161.478:835$031	+ 197.492:424$896	+ 36.013:589$865	+ 22,30